ТИМЧЕНКО И.Г.

История штурмана дальнего плавания




SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Иосиф Георгиевич Тимченко в 1961 г. закончил Ростовское-на-Дону мореходное училище им. Г.Я. Седова и ходил по морям-океанам на судах Азовского морского пароходства. В этой книге — история его жизни.

- Иосиф Тимченко
  -
  - Глава I
    - 1. Детство. Школьные годы
    - 2. Заманчивая поездка в Сибирь
    - 3. Поселковые будни
    - 4. Показательное наказание
    - 5. Школьный аттестат
    - 6. Азовские приключения
    - 7. «Тюлькин» флот
    - 8. Береговая работа и портофлот
    - 9. Снова год до мороходки
    - 10. Курсантская пора
  - Глава II
    -
    - 1. Преддипломная практика, т/х «Солнечногорск»
    - 2. Государственные экзамены, начало трудовых будней в АМП
    - 3. Каботажные рейсы, п/х «Никитовка»
    - 4. Первый штурманский загранрейс, п/х «Константиновка»
    - 5. Пополнение флота АМП, т/х «Урицк»
    - 6. Начало старпомовского периода, тб/х «Иван Сеченов»
    - 7. Дальневосточный рейс, т/х «Долматово»
  - Глава III
    - 1. Трагедия турбохода «Иван Сеченов»
    - 2. В стране восходящего солнца
    - 3. Контейнерные перевозки, т/х «Василий Белоконенко»
    - 4. Спасательная операция в Ионическом море
    - 5. Тепловозы из Украины на Сирию
    - 6. Ремонт т/х «YUCATAN» после столкновения
    - 7. Снятие с мели теплохода «TOBAGO»
  - Послесловие

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31
  - 32
  - 33
  - 34
  - 35
  - 36
  - 37
  - 38
  - 39
  - 40
  - 41
  - 42
  - 43

- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50
- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58
- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71
- ○ 72
- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80

Иосиф Тимченко
ИСТОРИЯ ШТУРМАНА ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ

«Каждый морской офицер должен быть лучшим матросом и лучшим боцманом своего судна, чтобы иметь нравственное право требовать от подчинённых своим примером того, что им приходится исполнять…»

Адмирал Г.И. Бутаков (1820–1882)

ТИМЧЕНКО И. Г.

История штурмана дальнего плавания

Стамбул
2011



Ростовское-на-Дону мореходное училище им. Г.Я. Седова.



01/09-1957 г.

РМУ им. Г.Я. Седова — I-й курс, судоводительское отделение, курсант Тимченко Иосиф Георгиевич.



01/09-1957 г.

РМУ им. Г.Я. Седова — группа «Г», I-й курс, будущие судоводители.



Курсанты РМУ им. Г.Я. Седова в день принятия воинской присяги на эсминце «Безотказный», г. Севастополь, январь 1960 г.


Ростовское-на-Дону Мореходное училище им. Г.Я.Седова
XIV
Выпуск
ШТУРМАНОВ
дальнего плавания
1957
1961г.

Глава I
ШТУРМАНСКАЯ ЗАКАЛКА

1. Детство. Школьные годы

Желание связать свою судьбу с морем зародилось достаточно рано. Детство до начала Великой Отечественной войны (ВОВ) протекало в виноградном совхозе им. Молотова, в ауле Суворово-Черкесском, на берегу мелководного Витязевского лимана, в котором бултыхалась вся совхозная детвора. Грелись под солнцем, загорая на прибрежном песке. Соревнуясь, всматривались в горизонт лимана, где едва-едва просматривалась песчаная коса, отделяющая лиман от темно-синего моря. Тогда нам казалось, что в летнем мареве уже видятся дальние страны — берег турецкий (из рассказов взрослых). Мечталось по-детски, легко и приятно.

С началом войны многое изменилось, военнообязанные взрослые призваны в Армию, а оставшиеся гражданские неоднократно выходят на обязательные работы по сооружению противотанковых рвов вдоль береговых круч. По совхозным виноградным отделениям разъезжают агитбригады, из Анапской Морской школы с духовым оркестром.

В бывшей мечети, переоборудованной под совхозный клуб в Суворово-Черкесске, также состоялась патриотическая лекция, на ступеньках перед этим «молельным» зданием расположился духовой оркестр, исполнявший бравые марши, слышимые во всех концах совхоза. Все музыканты были в летней морской форме. Это — молодые призывники, проходившие «курс молодого бойца» в Анапской Морской школе, по специальностям для морских пограничников. Совхозные мальчишки, все без исключения, активно поддержали проводимое мероприятие, расположившись между духовыми инструментами. Мне досталась «большая труба», с которой управлялся такой же здоровенный, как его труба, толстощёкий музыкант. Впечатления эти врезались в память на всю жизнь, а морская форма с той поры стала заветной мечтой — далёкой, несбыточной, но всегда желанной.

По мере приближения фронта к предгорьям Кавказа тревожные события нарастали. Появились вражеские самолеты, идущие в сторону Новороссийского порта. Один из таких воздушных разбойников, вероятно, по трусости, не смог сбросить полностью бомбовую нагрузку на порт и, возвращаясь к своему аэродрому, решил сбросить две последние бомбы на шоссейную дорогу, идущую от местного винзавода к аулу Суворово-Черкесский. Немецкий летчик промахнулся метров на 20–30, параллельно дороге бомбы взорвались в лимане. Из-за неудачи бомбометания, разозлившись, он, пролетая над селением,

прошёлся пулемётной очередью по аулу. Как выяснилось, случайно под эту стрельбу попала одна только старушка Котляревская. Первая жертва войны в ауле воочию. Сбежались жители аула, пряча своих детей за спиной. Война пришла и в наши дома.

Несмотря на близость фронта работы на виноградных картах продолжались согласно ранее утвержденному плану. Люди верили в остановку немецких войск. Во избежание опасности, в случае повторения налётов на аул, мать, работавшая трактористкой, при выезде на виноградники решила брать сына с собой на трактор, а несколько позже отправила меня к своему отцу, в станицу Натухаевскую. Фронт приближался.

В период оккупации 1942–1943 гг. от Анапского райкома в близлежащих лесах действовали три партизанских отряда. В предгорьях Кавказа лесной массив далеко не белорусский или брянский, поэтому отряды формировались из ограниченного состава по 60-100 человек. Первоначально запланированы следующие места базирования: первый отряд — Гостагаевские леса (ущелье Красных партизан), второй — Лобанова щель, третий — Новогирская щель. Командиром первого отряда был назначен бывший директор совхоза им. Молотова Приходько К.Г., комиссаром — первый секретарь райкома партии Фролов П.А., руководитель разведгруппы — управляющая 1-го отделения совхоза им. Молотова из Суворово-Черкесска Ивина А.Ф.[1] С последней грузовой машиной полуторкой, вывозившей муку и ряд других продуктов на партизанскую базу первого отряда, выехали из совхоза две подруги — трактористки Мокрая Антонина[2] и моя мать. Двигались они объездной дорогой мимо г. Анапы через Чембурку, т. к. город был уже в дымах от пожарищ — начался «звездный» налёт (до 50 бомбардировщиков) вражеской авиации перед вступлением передовых немецких частей. Полуторка мчалась в сторону станицы Натухаевской, к дедушке, где я находился, а далее — к партизанам в Гостагаевские леса.

Как позже мне стало известно, дедушка мой Нагай М.В. рано овдовел, оставшись с четырьмя малолетними детьми. Новая жена оказалась ворчливой и неприветливой к его осиротевшим детям, хотя своих совместных детей они не заимели. Повзрослев, эти дети не случайно в своём обиходе мачеху всегда называли «вовчихой» (от её родной фамилии Волк).

Собравшись с последним рейсом полуторки присоединиться к партизанскому отряду, моя мать при встрече в станице Натухаевской с родителями получила от них жесткий отказ. Со стороны мачехи в адрес дедушки: «…хватит с меня тех забот,

которые перенесла при выкармливании твоих четверых детей, твоими внуками пусть занимаются теперь сами родители, с меня довольно…» В то время, как известно, по линии дедушки в Натухаевской станице уже проживало семеро его внуков. В свою очередь аргументы со стороны дедушки были более, чем весомые:

а) с малым сыном в отряд не возьмут (как исключение, в отряде действительно был только 15-летний мальчик, брат Ивиной А.Ф., и около 10 подростков 18–19 лет; все они будучи разведчиками погибли);

б) местные леса малоприемлемы для укрытия партизанских групп и их баз от тихоходного немецкого самолёта-разведчика, именуемого в простонародье «рамой»; потребуется постоянное маневрирование от преследования карателей — иначе отряд не выживет (действительно, в гражданскую войну здесь были партизаны в основном конные, делавшие короткие вылазки на белогвардейцев из укрытия, именуемого теперь ущельем Красных партизан, а какие возможности для быстрого маневрирования у наших партизан сегодня?);

в) сейчас уже начало сентября, впереди дождливая осень и холодная зима, как организовать партизанский быт в этих нечеловеческих условиях, ведь перебьют вас и перемёрзнут многие… Раненые, больные?

Действительно, все указанные выше руководители первого партизанского отряда погибли. При попытке перейти линию фронта была расстреляна объединённая группа партизанских отрядов в составе 67 человек. Дополнительный список погибших анапских партизан в боях и при других различных обстоятельствах составил 79 человек.

В итоге будущий штурман со своей матерью остался в станице Натухаевской до окончания войны. Проживали с матерью самостоятельно, рядом с домом дедушки, в брошенном доме родственных Нагаев. Большие трудности и лишения это-го периода были у всех. Положение нашей семьи улучшилось только после возвращения отца из армии, когда он приступил к работе на цементном заводе в посёлке Верхнебаканском.

За период оккупации дети школьных возрастов занятий не имели, хотя в отдельных местах немецкая администрация пыталась возродить идеологическую обработку детей — в виде начальных классов, организуемых обычно в брошенных домах, но такие эксперименты успеха не имели. Под различными предлогами население от таких классов уклонялось повсеместно. Ждали скорейшего освобождения — прихода наших войск. Появившиеся при этом дети-переростки смогли приступить к занятиям только с 1944 года, после частичного восстановления

разрушенных в войну школьных зданий. Учились они вместе с обычными детьми школьного возраста. Получив начальное образование — 4 класса, многие из них уходили на обучение рабочим профессиям в ФЗО (фабрично-заводское обучение) или непосредственно на предприятия, возрождаемые после военной разрухи, где крайне требовались рабочие руки.

В этих условиях, после окончания 4-го класса, невольно пришлось задуматься о будущей профессии — кем быть? Решение у меня созрело без колебаний: буду капитаном, о чём были поставлены в известность родители и, соответственно, мои школьные сверстники. Незамедлительно возникло прозвище Тимка-капитан, которое просуществовало все школьные годы, обиды на это у меня не было — всё верно.

В это же время в нашей семье возникли коренные перемены — семья распалась: мать уехала в Сибирь с новым избранником, а отец официально женился. Так и у меня появилась мачеха, достаточно мягкая и обходительная женщина, пришедшая в наш дом со своей дочерью моего возраста. Жизнь продолжалась далее без особых коллизий — развод моим родителям не требовался, разъехались и точка. Они проживали в гражданском браке. Такое решение ими было принято изначально ещё до войны из соображений безопасности из-за раскулаченной семьи казака, нашего деда Тимченко С.Ф., возможно и к детям могут быть репрессии(?).

С учетом новых семейных обстоятельств моя учёба в 5-м классе оказалась без особого контроля на втором плане. Большую часть времени после школы зачитывался морскими рассказами Бориса Житкова, Константина Станюковича, Билль-Белоцерковского и конечно, произведениями Жюля Верна. По текущим результатам в школе сводная сестра Валентина, из параллельного класса, бесспорно, опережала меня, была твердой хорошисткой. Такая ситуация, надо полагать, мачеху вполне устраивала. Родная кровь ближе…

Под конец учебного года поступила чрезвычайная новость — для перевода в 6-й класс надлежит сдать государственные экзамены по пяти предметам. Родители восприняли эту новость по-своему: решили организовать учебное соревнование между мной и Валентиной. Кто сдаст лучше эти экзамены, тому будет куплен хороший подарок. Предложение мачехи:

— Если Валя сдаст экзамены лучше Иосифа, тогда ей купим крепдешиновое платье. На два подарка денег у нас пока нет. Только для одного…

Резюме отца этому «беспроигрышному» предложению:

— Ну а если ты, Иосиф, сдашь лучше, купим тебе наручные

часы.

Началась интенсивная подготовка к экзаменам обоих претендентов.

Один занимался в комнате, а другой — на фуфайке в огороде на свежем воздухе. Благодать неземная — есть прекрасная цель и чёткая задача. Вперёд!

Перед каждым экзаменом встречались с преподавателем-экзаменатором для консультаций по предмету. Первым экзаменом был русский язык письменно, далее — математика письменно и устно, история и география только устно. После первой консультации меня задержала преподаватель Татьяна Ивановна Никитина и спросила:

— Может быть лучше тебя оставить на осень? За лето дополнительно позанимаешься, окрепнешь… Уж слишком много у тебя ошибок в письме. Согласен?

Как можно было согласиться с таким вариантом, ведь это — явный проигрыш в соревновании с Валентиной-хорошисткой! Пришлось рассказать об условии наших родителей, на что Татьяна Ивановна с нескрываемой опаской согласилась:

— Ну ладно, дерзай — посмотрим, на что ты окажешься способным…

Опасения преподавателя были обоснованы. При написании изложения на экзамене у меня возник затруднительный вопрос: как написать слово «седло» через букву «е» или через букву «и». По смыслу изложения избежать этого слова никак не удавалось, однако мне было известно, что если сдаются на проверку оригинал и черновик изложения с различным написанием какого-то слова, то экзаменаторы могут не засчитать это слово с ошибкой, принимая таковое за описку. С учетом этого условия в оригинале поставил букву «е», а в черновике наугад — букву «и». Как позже выяснилось, в оригинале оказалось правильное написание.

Экзамены проводились в первой половине дня, а результаты письменных работ сообщались на следующий день — вывешивались ведомости на доске объявлений. Каково же было мое нетерпение узнать свою оценку именно в первый день. Подходить к преподавательской, где работали экзаменаторы, ученикам категорически не разрешалось. Удалось уговорить уборщицу, которая в конце дня наводила порядок и могла заходить в преподавательскую, чтобы она «подсмотрела» мою оценку. Вышедшая к нам в коридор уборщица сообщила, что у меня высший балл — «пятерка». Конечно, я ей не поверил — спутала, вероятно, с чужой работой. Пришлось ожидать следующего дня, когда вывесят экзаменационную ведомость.

Такой момент, наконец, наступил, в нашем классе оказалось три «пятерки», две из них — у традиционных отличников Василия Дегтярева и Жени Волги, а третья «пятерка» оказалась моей. Какие чувства были при этом у меня трудно описать, но в итоге состоялся самим с собой мысленный монолог:

— Если уж письменный русский сдал на «пять», то для остальных экзаменов приложу ещё больше усилий…

Результаты оправдали мои старания — все пять экзаменов были сданы на «отлично», в то время как у соперницы Валентины были всё те же твёрдые «четвёрки». С началом наступившего лета с нескрываемым удовольствием надел на руку обещанный подарок — часы «Победа»[3]. Отец при этом не замедлил с упрёком:

— Можешь, оказывается, учиться, а что же тебе мешало в течение учебного года — взбучки не доставало?

2. Заманчивая поездка в Сибирь

Родители, вероятно в большинстве своём, оказываются правы. Без надлежащего контроля с их стороны в 6-м классе учёба моя протекала, как говорится, «ни шатко, ни валко» — без особых успехов. Но и без отставаний, без завалов по любому из изучаемых предметов. Отличной учёбы, однако, нет, но в этом винить кого-то со стороны не приходилось — сам виноват, родители, отец и новая мать, оба трудились, выкладываясь весь световой день на работе. Им было не до нас. Материальное положение нашей семьи, как и многих других вокруг, в послевоенный период ещё оставалось далеко от желаемого. Надо полагать, что этим объясняется и последующий недостаточно корректный поступок новой матери, уже как настоящей мачехи.

За период учебного года интересы у будущего штурмана не изменились — мечталось о море. Наряду с художественными книгами морского содержания к этому увлечению добавилось знакомство и многократное перелистывание морских учебников, доставшихся мне от сверстницы Жанны Лукаш из параллельного класса, у которой отец был изначально торговым моряком, а в последнее время работал в морском торговом порту Новороссийска. После его похорон на кладбище нашего посёлка, ко мне в руки попали «Справочник капитана дальнего плавания», «Коммерческая эксплуатация морских судов» и ряд других замечательных книг. С большим удовольствием удалось перекупить у поселкового гитариста Юрия Шаповалова двухтомный «Морской словарь» под редакцией контр-адмирала К.И. Самойлова.

Образовалась собственная домашняя библиотечка морской тематики, с которой потом с удовольствием знакомились друзья-одноклассники.

После долгого молчания изредка стали приходить письма от родной матери, которая проживала, оказывается, в городе Бийске Алтайского края со своим избранником. В один из летних дней на основании этих писем, когда отец был на несколько дней в командировке, моя мать-мачеха вдруг спросила: «Не хотел бы ты, Иосиф, поехать к родной матери? Поживешь с ней, сколько пожелаешь, возможно, понравится…» Самостоятельная поездка в далекий сибирский город Бийск — заманчивое путешествие. Конечно, согласился. В результате на следующий день я уже был в пути. На руках сквозной железнодорожный билет от Тоннельной до Бийска, небольшая сумма денег, которые были к приезду в Москву истрачены по дороге на мороженное и другие

сладости, узелок с продуктами и аварийная четвертинка солёного сала. Впереди необъятные просторы нашей страны, любуйся, сколько хочешь. Только предстоит преодолеть в пути две незначительные трудности. Это пересадки с перекомпостированием билета с одних поездов на другие в городах Москва и Новосибирск. Но разве молодого романтика таковое может испугать? Конечно нет! Под стук железнодорожных колёс легко мечтать и приятно спать на третьей полке согласно купленному билету, а за окном вагона — перелески, поля, деревушки, всё проносится мимо, как в долгожданном кино.

После посёлка Верхнебаканский Москва с её уцелевшими высокими зданиями, с широкими бесконечными улицами, с толпой пешеходов, куда-то бегущих по тротуарам, показалась мне просто громадным муравейником, в котором легко затеряться, заблудиться. В памяти всплыла неприятная детская история в городе Новороссийске, когда мы с матерью однажды приехали на рынок для продажи фруктов из дедушкиного сада. Остановились у наших знакомых, муж-инвалид с женой, которые в период беспрерывных боёв в Новороссийске ожидали как беженцы освобождения города от немцев в нашем доме, в станице Натухаевской.

Устав от долгого бездеятельного сидения на рынке, отпросился у матери самостоятельно вернуться в дом наших знакомых, проживающих вблизи рынка. Как потом ни старался, но этого дома так найти и не смог — как будто всё перевернулось, словно в калейдоскопе. Неоднократно возвращался к рынку и начинал с самого начала новый заход в поисках «исчезнувшего» дома — безуспешно. Пришлось окончательно вернуться к матери на рынок.

Этот случай послужил хорошим уроком на будущее: необходимо, оказывается, ходить с открытыми глазами и хорошо запоминать обстановку вокруг — пригодится. Боясь повторения подобного в Москве перебрался с Курского на Казанский вокзал, откуда отходили поезда на Новосибирск, старался с этого вокзала не отлучаться. Кругом масса народу, к кассам на компостирование длиннющая очередь. Из рассказов ожидающих пассажиров стало известно — проблема осложняется тем, что на компостирование попадает почему-то весьма ограниченное количество билетов. Пришлось обратиться к дежурному по вокзалу, который установил мальца-путешественника, едущего к матери, вторым номером в очередь к окошку кассы на компостирование. Как потом выяснилось, это окошко открылось только ночью, когда второй номер из этой очереди сладко спал на лавке в зале ожидания. Проспал момент регистрации билетов,

теперь придётся сутки ожидать следующего поезда, идущего на дальнее плечо, или воспользоваться дополнительным, на более короткую дистанцию (500 км) поездом, именуемым в обиходе среди пассажиров «500-й весёлый». Не желая идти на эксперименты принял решение ожидать очередной поезд, который следует через сутки, но именно до Новосибирска.

В связи с появлением свободного времени в течение суток, до очередной регистрации билетов, можно было без опасений рискнуть на самостоятельную экскурсию по городу. Первоначально воспользовался знакомством с поездом Московского метро — на одной линии от одного конца до другого, чтобы не потерять остановку «Казанский вокзал». А затем, как говорят: «Язык до Киева доведет», решил у прохожих проконсультироваться о проезде на Красную площадь. С большим удовольствием любовался потом строениями Кремля, часовыми у мавзолея Ленина, памятными захоронениями у кремлевской стены с ее историческими зубцами («что ни зубец, то стрелец»), собором Василия Блаженного, памятником Минину и Пожарскому, лобным местом, где казнили, оказывается, Емельяна Пугачева и рядом других достопримечательностей. При этом небольшое разочарование вызвала гранитная брусчатка, покрывающая Красную площадь. Из рисунков в школьных учебниках сложилось впечатление, что эта площадь блестит, как зеркало, надо полагать — покрыта мраморными плитами. Не догадывался тогда, что для прохождения на парадах военной колёсной и гусеничной техники гранитная брусчатка — наиболее безопасное покрытие.

Очередную регистрацию билетов на Новосибирск не пропустил. Уезжал из Москвы с некоторой грустью и запасом незабываемых впечатлений, будет, что рассказать потом друзьям-одноклассникам.

Застучали по рельсам колёса, замелькали в окнах вагона полустанки, мосты и пригорки. После посадочной сутолоки угомонились пассажиры, разместившись по своим местам. Развернув нехитрые запасы продуктов, приступили к чаепитию. Начались знакомства, выяснение попутчиков до своих станций назначения. Дорога дальняя, от Москвы до Новосибирска почти неделя в пути. Состав пассажиров весьма разнообразный, в основном преобладал рабочий люд, легко сходившийся в беседах друг с другом.

Выделялась из этого окружения только одна московская пассажирка, дородная женщина в ярком платье, ехавшая, вероятно, на отдых куда-то в деревню со своим пухлощёким сынком моего возраста. Обращаясь к нему, она постоянно

приговаривала: «Вовочка, а ты бы не хотел…» и далее следовал её запрос — помыть руки, попить чаю и т. д. Достав из сумки большой батон белого хлеба[4], она отрезала от него почти половину, разрезала её вдоль и густо намазала сливочным маслом обе эти половинки — всё для Вовочки. Запах свежего хлеба, доносившийся на третью полку к полуголодному мальцу-пассажиру, естественно, раздражал ноздри. А Вовочка, часто поглядывая с чувством нескрываемого превосходства на третью полку, медленно стал жевать, хвастливо держа перед собой этот благодатный кусок батона. В душе у меня тогда возник против них непроизвольный протест, оставшийся, к счастью, невысказанным: «А чего это вы влезли в наш поезд? Ехали бы себе на „500-ом весёлом“, а не толкались бы в поезде дальнего следования…»

После военного лихолетья люди, пережившие ужасы войны, в большинстве своём стали более приветливыми друг к другу, относились, как правило, по принципу — все люди братья. Нельзя забыть, например, как в первые годы после оккупации перемещались между селениями группы ходоков, в основном женщины и подростки. Все двигались исключительно пешком по причине отсутствия транспорта. Некоторые шли с целью обмена своих вещей на продукты, другие — в поисках родственников или временной работы в виде вскапывания огородов и т. п. Будущему штурману довелось неоднократно проделывать самостоятельно пеший путь от одного дедушки из станицы Натухаевской, к другому в аул Суворово-Черкесский, а через некоторое время идти обратно. За период таких переходов ноги уставали, разумеется, чрезмерно. По примеру взрослых приходилось иногда проситься на ночлег в промежуточном из селений — в этой связи запомнились, например, колхоз им. Кагановича, бывшее здание мельницы в г. Анапа. Принимая подобных ходоков переночевать, люди безвозмездно оказывали им всегда посильную помощь — какой-то ужин и незадачливую постель, как правило, на полу.

В вагоне дальнего следования, где вскоре образовались группы пассажиров-попутчиков, воцарилась аналогичная дружеская атмосфера, появился общий стол питания с чаепитием — выкладывали все, каждый свои запасы продуктов по варианту «чем богат, тому и рад». А такого богатея, как горе-путешественник, едущего полуголодным, также приглашали к общему столу. Отказываться не приходилось, хотя его аварийный запас, четвертинка солёного сала, оказался при этом никем не востребованным. К концу пути, уже на подъезде к городу Бийску, такой «аварийный» запас, хранившийся всё время без холодильника, принял крайне неприглядный вид — пришлось его

выбросить. Впереди наконец-то пункт назначения и долгожданная встреча с родной матерью.

Местный поезд из Новосибирска, значительно упрощённый по сравнению с поездом дальнего следования, аналогичному «500-му весёлому», доставил нас за двое суток к центральному вокзалу города Бийска. Прибыли в первой половине дня. Тепло распрощавшись со своими оставшимися попутчиками, разделившими истинно по-братски совместное наше проживание на всём пути следования, отправился налегке, с небольшим дорожным чемоданчиком, отыскивать по адресу на конверте заветный район Мочище, где проживает, оказывается, моя мать. После продолжительного переезда этот последний участок пути, конечно, уже не обременял. Ноги, несколько отвыкшие от нормального движения, шагали легко. Настроение приподнятое, праздничное.

Почему-то невольно вспомнился совместный с матерью переход из Суворово-Черкесска в Натухаевскую на второй день после прохода передовой линии фронта. Шли напрямую через Чембурку. Уже недалеко от станицы, в районе виноградников, с двух сторон окаймлявших достаточно продолжительный участок дороги, встретили фанерный трафарет на палке «Мины». На обочине в качестве примера лежало несколько плоских, круглых металлических коробок с удобными ручками для транспортировки — немецкие противотанковые мины, без запалов. Обезврежены нашими сапёрами. Как же пройти нам этот участок? Мы знали, что от давления ноги солдата или обычного пешехода такие мины не срабатывают. А если среди них окажется противопехотная мина — для поражения, например, выбравшегося из танка экипажа? Мать решилась преодолеть опасный участок, осторожно подбирая места для каждого очередного шага, и приказала мне следовать на шаг позади, ступая строго «нога в ногу», на те места, куда ступала её нога. Такая осторожность, конечно, не была напрасной, хотя в случае взрыва любой из мин, безусловно, пострадали бы или погибли мы оба.

Моё появление у дома матери было настолько неожиданным, без какого-либо упреждающего извещения, что можно, казалось, повторно писать картину маслом Репина И.Е. «Не ждали. 1884–1888». Встретила она меня очень радостно — отмыла после такой продолжительной дороги, сытно накормила и уложила на чистой постели спать на свежем воздухе — под тремя берёзами, растущими во дворе. Проспал непрерывно сладким сном, без колесного стука и гомона пассажиров, почти сутки.

Со своим избранником Фёдором, они проживали в юго-

западной части города, на окраине, в полуземлянке — ступеньки вниз, окна на уровне земли. Ничего примечательного. Мать была домохозяйкой, а Фёдор — кузнецом, трудился на заводе по выпуску сельскохозяйственных машин. Большую часть своего времени я проводил потом на новеньком велосипеде Фёдора (пока он был на работе), знакомясь с этим удивительным сибирским городом, где столько различных заводов, оставшихся со времени великого переселения в первый год войны. Казалось, если окружить этот город крепостной стеной, то он сможет значительное время себя обеспечивать самостоятельно всем необходимым — хлебный и пивной заводы, мясокомбинат, машиностроительный и вагоноремонтный заводы, целый ряд других промышленных предприятий, своя тепловая электростанция. Этот город оказался большим тружеником.

В процессе знакомства с его достопримечательностями обнаружил в одном из книжных киосков интересную коллекцию почтовых марок (позже мать выделила деньги на её приобретение). Жизнь протекала спокойно. Нередко простаивал на мосту через реку Бию, наблюдая, как ребята постарше ныряли в её ужасно холодную воду. Однажды крайне не повезло — переднее колесо велосипеда попало на переезде в железнодорожную колею и застряло. При остановке движения колесо повернулось на бок из-за недостаточного роста велосипедиста, и образовалась сильная «восьмёрка». Теперь явно такое повреждение обнаружит Фёдор, который нередко в выходные дни на велосипеде выезжал в близлежащую деревню к своим родственникам. Но это, как позже стало известно, совсем мелочное событие по сравнению с теми жизненными потрясениями, которые вскоре всем троим нам придётся перенести.

Управляясь по дому, мать содержала приличное количество кур: «цыпа-цыпа-цыпа» — и куриное семейство немедленно собиралось на кормёжку. Для пропитания двух собак и нескольких кошек она готовила отварную картошку, пользуясь летней печкой во дворе. Эту печку топили кедровыми шишками, для сбора которых отправлялись в ближащий лес, буквально сразу за городом. Удивительный этот сибирский лес, далеко не такой как у нас, в предгорьях Кавказа, — стройный, чистый, без кустарников внизу, только высокие стволы как корабельные мачты. Много земляники, встречается на полянах малина. Собранные в мешки кедровые шишки укладывали в небольшой возок, именуемый «повозкой», и отправлялись домой. Заготовка такого местного топлива показалась мне просто хорошим отдыхом в чудесном лесу.

В один из дней в начале июля, когда после очередной экскурсии я уже находился дома, вдруг раздался где-то недалеко сильный взрыв, а следом за ним — непрерывный гудок, похожий на паровозный. Явно что-то случилось необычное. Вылетев из дома, помчались бегом, ориентируясь на непрерывный гудок.

Как выяснилось вскоре, взрыв произошёл на тепловой электростанции города (ТЭС), где взорвался один из трёх котлов. Взрывом разрушило здание котельной и машинного зала. Части взорванного котла и ударная волна прошли почему-то направленно только в южную сторону, через дорогу на склады мясокомбината, которые немедленно воспламенились. Непрерывный гудок издавал, оказывается, поврежденный второй котёл, стравливая давление пара. Третий котёл остался целым.

В числе первых сбежавшихся любопытных из близлежащих жилых домов, находился и я, наблюдая, как санитарные машины увозили пострадавших. Паровозы, подходившие по железнодорожному пути, пролегавшему между ТЭС и складами мясокомбината, непрерывно доставляли в своих тендерах воду для пожарных команд. Река Бия протекала внизу рядом, но под большим обрывом, над которым возвышается здание станции. Крыша складов мясокомбината прогорела, и было видно, как на длинных жердях горят подвешенные колбасы и окорока. Невероятная картина.

Прибывшие милиция и военные организовали оцепление места аварии, т. к. из города подъезжали и подходили всё новые и новые толпы людей. Некоторые старались выяснить судьбу своих близких родственников, работавших на ТЭС. Как стало потом известно погибло 22 человека — результат того, что взрыв произошёл в пересменку, когда одна смена ещё не ушла, а на вахту уже заступила очередная.

Буквально рядом возле группы любопытных на проезжей части улицы находилась искорёженная часть котла. Никто ничего подозрительного не заметил, а позже при уборке этого металла обнаружили под ним погибшего мальчишку, который при взрыве проходил по улице, возвращаясь с удочками от реки Бия. Страшная находка.

Не обошлось и без удивительного факта: один из сотрудников машинного зала, находившийся при взрыве в углу помещения, после взрыва и рассеивания пыли обнаружил, что стоит на метровом кусочке необвалившегося под ним пола, когда вся остальная площадь рухнула вниз. Он остался живым, у него оказалась иная, более везучая судьба.

Поспешившая следом за мной мать не смогла пробиться за оцепление, но ей удалось военных упросить разыскать и вывести

сына из небольшой группы зевак, присоединившихся к уцелевшим работникам ТЭС непосредственно у самого разрушенного здания. Мать опасалась диверсионного акта, повторного взрыва. Война научила её перестраховываться: лучше «от греха подальше» и увела излишне любознательного сына домой.

Незаметно к концу катилось сибирское лето. Уже нашлись новые неплохие знакомые среди соседских мальчишек, с которыми нередко ходили купаться на ближайшее озеро. Здесь вода прилично прогревалась солнцем, не так, как на реке Бия. Вскоре наступил август, и надо было принять решение — оставаться ли с матерью или вернуться в Тоннельную, к отцу. Позже узнал, что после моего поспешного отъезда из посёлка отец, возвратившись из командировки, сильно возмущался самоуправством мачехи, спровадившей меня в дальнюю дорогу без его разрешения. Он был прав.

Взвесив множество факторов и особенно неприятную разлуку со своими одноклассниками, решил возвращаться в свою прежнюю школу в Тоннельной. Мать не стала возражать, билет на обратную дорогу вскоре был куплен. Её разговоры с Фёдором по поводу повреждённого велосипеда, а также по дополнительным затратам на мою одежду и обувь перед началом учебного года, проходили без моего присутствия. Они, вероятно, старались ничем не показать мне наличие между ними разлада. Однако перед самым моим отъездом домой мать вдруг заявила, что она едет вместе со мной в Тоннельную, а Фёдор остаётся здесь в Бийске.

Без тягостного прощания и слез мы покидали этот город. Фёдор нас не провожал — он, как всегда, трудился на заводе. Впереди у нас пересадка в Новосибирске на поезд дальнего следования до Москвы. В кассовом зале по-прежнему были огромные очереди. Все куда-то едут, спешат. После продолжительного ожидания удалось, наконец, зарегистрировать оба наших билета. Затем разместились в зале ожидания до прибытия нашего московского поезда. Отдохнув некоторое время, мать разговорилась с соседствующими пассажирами — стала почему-то расспрашивать о промышленном Кузбассе, об условиях жизни, о возможности устроиться на работу на угольных шахтах. У неё явно созревали какие-то потайные мысли. Возвращаться в Тоннельную, где находится мой отец с новой семьёй, ей, вероятно, не особенно хотелось: встречаться с бывшими соседями, и «перемалывать» причины разрыва с мужем, да и к тому же чужие языки, как говорил А.С. Грибоедов, «страшнее пистолета». Но оставаться с Фёдором тоже не лучший вариант, в этом она

смогла убедиться как сейчас, так и потом, значительно позже. Где же оно, женское счастье, куда податься за ним теперь — на Кавказ или в Кузбасс?

В результате она сообщила, что дальше я поеду один, а она отправится в угольный Кузбасс для поиска работы. Отделила мои вещи — дорожный чемоданчик и новые покупки для школы в отдельном узле. Оба железнодорожных билета она передала мне. Расстались без каких-либо эмоций и я послушно ушёл на посадку к московскому поезду. Забравшись в нужный вагон своего поезда, уселся одиноко у окна и стал наблюдать за перронной беготнёй пассажиров. Почему-то стало крайне грустно и обидно за всю свою несложившуюся жизнь — отец там, а мать здесь. В пору делать наколку на плече, как у некоторых послевоенных ребят: «Нет в жизни счастья». Буквально за несколько минут до отправления московского поезда вдруг увидел в окне бегущую к моему вагону мать, а за ней — носильщика с двумя её чемоданами. В последние минуты она всё-таки решилась вернуться в родные края. Дальнейшую поездку мы продолжили совместно. Настроение у меня выравнялось, словно солнышко вырвалось из-под грозовых туч. Много ли надо человеку для счастья в 14 лет? Да — немного, но прежде всего — семейного благополучия.

На обратном пути запомнился один необычный пожилой пассажир, возвращавшийся к прежнему месту проживания. Из личных вещей у него была библиотека, большая часть которой следовала за ним в багажном отделении поезда, а небольшая часть — в ручной клади. При беседе с ним поделился и я о наличии у меня дома также небольшой библиотечки морского содержания. В знак уважения к моему литературному увлечению он подарил мне небольшую книжечку Ярослава Гашека «Необычные приключения бравого солдата Швейка». Прочитал её с таким небывалым удовольствием, что хотелось тут же поделиться прочитанным с каждым последующим собеседником. Вот это книга! Вероятно, каждому возрасту до сердца доходит своя литература. Это прекрасно понимал мой попутчик — литературовед, надо полагать, он был бы далеко неординарным школьным учителем. Позже уже в нашей средней школе № 14 в моём сердце занял почётное место наш любимый наставник, преподаватель литературы Пётр Васильевич Кореньков.

3. Поселковые будни

После путешествия в Сибирь, прибыв в Тоннельную, я возвратился домой, к отцу. Моя мать поселилась у своей дальней родственницы по линии Нагаёв — у Корсуновой Н.Ф. и тут же вышла на работу, на поселковый хлебный завод. Вскоре начался очередной учебный год. Жизнь вернулась в своё русло, но однажды вблизи здания почты неожиданно увидел идущего со стороны железнодорожного вокзала Фёдора. На плече два узла, к переднему узлу на груди был прикреплён болтающийся алюминиевый чайник, в руке приличных размеров чемодан. Это всё, что осталось от их прошлой жизни в полуземлянке в городе Бийске. Начиналась новая страница, как у моих родителей, так и в моей раздвоенной жизни.

Все последующие годы, вплоть до десятого класса, моя учёба в средней школе протекала без каких-либо ярких событий и без особых успехов. В учёбе по-прежнему лидировала сводная сестра Валентина, аккуратная и исполнительная «хорошистка».

Свободное от уроков время занимали в основном «предпринимательские» дела с поселковыми мальчишками: сбор и сдача в утильсырьё оставшегося после войны металлолома (по 10 копеек за килограмм черного лома и по 20 копеек за килограмм цветного), а также выходы в близлежащие леса за кизилом, дикими грушами и фундучными орехами. Иногда — продажа холодной воды вдоль вагонов у пассажирских поездов. Воду набирали из железнодорожного тоннеля.

Более дальние походы по лесам, в воскресные дни, приносили нередко различные трофеи: патроны, снаряды, мины, иногда — оружие. Ведь здесь от Маркхотского хребта у Новороссийска начиналась, проходя через станицу Неберджай, Крымск и далее к Перекопской косе на Азовье, «Голубая линия» (от моря до моря), где проходили ожесточённые бои. Вот как, к примеру, описывала их Мельничук Т.П. из первого партизанского отряда из Суворово-Черкесска (1, 2):

«Всё пространство горы, по которой мы шли, было устлано трупами наших солдат и моряков. Невозможно было шагать, чтобы не касаться ногами трупов, как бы мы ни старались. Нельзя было без ужаса видеть картины смерти: вот моряк в полосатой тельняшке с торчащим штыком в груди, у другого воткнут нож в спину… Трупы обезображены. Наверное, здесь был рукопашный бой — самый страшный бой. Своих убитых немцы успели убрать».

Соседский старик Москвитин, в прошлом боец Чапаевской дивизии, выезжал нередко из посёлка на своём ослике в лес за

дровами. Однажды пожаловался, что встретил в лесу ребят, игравших в войну, которые натурально стреляли из винтовочных обрезов поверх голов по деревьям. Пригрозив им кнутом, ему удалось разогнать этих незадачливых вояк. Среди мальчишек, действительно, бытовала стандартная такса — стоимость винтовочного обреза — 25 рублей. Не обошлось без такого нелегального приобретения и у будущего штурмана, но мы с одноклассниками ходили в близлежащую за посёлком щель и стреляли, соревнуясь, исключительно по мишеням. В результате позже на уроках военного дела задания по разборке и сборке винтовочного затвора (стебель-гребень-рукоятка) проходили у нас всегда на «отлично».

В результате прошедших боёв, при остановке продвижения немцев на Кавказ вдоль морского побережья, повсюду было разбросано и обезврежено большое количество боеприпасов. Только в первые дни после освобождения Новороссийска в городе и на его окраинах наши сапёры обнаружили более 29 тысяч мин.

Возвратившись из окопов, где укрывалась вся семья деда Тимченко С.Ф. во время прохождения передовой линии фронта через аул Суворово-Черкесский, мы тоже обнаружили в своём небольшом совхозном домике в дымоходе печки немецкий сюрприз — большой пакет со взрывчаткой в виде 1-килограммовых расфасовок с тёмно-коричневым порошком. Этот «подарок» потом использовали для разжигания печки, подсыпая небольшое количество порошка, иногда даже на мокрую виноградную лозу. Разгоралась печка отлично. Попытки некоторых ребят воспользоваться, для своих определённых нужд, встречающимися боеприпасами нередко заканчивались трагически. Двоюродный брат по линии Нагаёв, Леонид Луганский из станицы Натухаевской, хотя и был значительно старше меня, из-за небрежного обращения с запалом, вероятно, от немецкой ручной гранаты, потерял фаланги на трёх пальцах левой руки.

Один из учеников в нашем седьмом классе, по фамилии Кишко, имел весьма значительные шрамы на лице и на шее. После окончания дополнительных моих занятий с ним по математике, согласно поручению классного руководителя — подтянуть отстающего, он поделился со мной обстоятельствами его ранения. Оказывается, при выпасе личных коров на Раевской горе несколько ребят, найдя неразорвавшийся артиллерийский снаряд, уже без боевой головки, решили выплавить из него взрывчатку. Разложили костёр и уложили этот снаряд на горящие угли. Сами уселись вокруг костра, рассказывая различные побасенки. В результате взрыва двое мальчишек погибли, а двое

получили сильные ранения. Одним из последних был мой «подопечный».

Наибольшее потрясение произвела на меня картина гибели одного из пастухов станичного коровьего стада в Натухаевской, за околицей вблизи Ионивки. Расположив своё стадо на тырле[5] на отдых, в ожидании подхода хозяев за своими коровами, пастух уселся под кустом, установив между ног миномётную мину без боевой головки, и приступил к выдалбливанию из неё тола с помощью импровизированного долота и булыжника. Вскоре мина взорвалась.

С несколькими ребятами мы оказались первыми прибежавшими на этот взрыв. Увиденное настолько было ужасным, что позже несколько ночей нельзя было нормально спать — всё время возникал перед глазами (катался по земле и орал) тот в крови обрубок без ног и рук. Примчавшаяся чуть позже подвода увезла его в станичную больницу. По дороге он скончался, по-видимому, от обильной потери крови и болевого шока.

Немецкое нашествие оставило неизгладимые следы не только на многих человеческих судьбах. Взорваны заводы и промышленные предприятия, разбиты служебные здания и школы, сожжены многие жилые дома.

До войны в нашем посёлке Верхнебаканском работало четыре цементных завода: «Первомайский», «Орёл», «Атлас» и громадный комплекс «Титан», к которому доставляли сырье из ближайших каменоломен по подвесной канатной дороге со стороны Псебепса и по узкоколейной дороге со стороны Гайдука, минуя транзитную железную дорогу через тоннели. В период индустриализации наша страна нуждалась в высокопрочном цементе марки «Портланд», который производился только здесь из местного мергеля, уникального по составу материала. В настоящее время, например, всем известные цементные заводы города Новороссийска, дымят высотными вытяжными трубами из печей обжига: на заводе «Пролетарий» — 3, на заводе «Октябрь» — 2, в то время как на цементном комплексе «Титан» таких труб было 12.

Не случайно однажды в наш посёлок на этот комплекс нагрянула кавалькада правительственных машин с делегацией, возглавляемой Кагановичем Л.М., зам. председателя Совета Министров СССР[6]. Он самолично облазил торчащие изуродованные корпуса бывшего завода, как стало известно позже, решалась судьба комплекса «Титан» — восстанавливать его или нет?

Пока правительственная делегация обследовала объекты

цементного комплекса, у остановившейся кавалькады легковых машин собралась всё увеличивающаяся толпа из местных жителей. В первых рядах были, как всегда и везде, подростки и дети, жадно наблюдавшие за происходящим. Осмотрев обжиговый комплекс из 12 печей, громадный силос с остатками затвердевшего цемента, Каганович Л.М. выбрался, наконец, из пролома в стене мельничного цеха, где лежали разрушенные барабаны, размалывающие когда-то с помощью металлических шаров обожжённый мергель. Руководитель делегации, отряхнув слегка одежду от пыли, обратился к собравшимся с вопросом:

— Ну, как считаете, товарищи, — восстановим этот завод?

Все дружно хором, особенно детвора, вытиравшая рукавами шмыгающие носы, прокричали в один голос:

— Восстановим!..

На этом импровизированный митинг был закончен, и делегация отправилась в Москву.

Шло время. Уже на полную мощность стал работать завод «Первомайский». Отстраивался, рядом со старыми разрушенными корпусами, новый цементный завод «Орёл». Стало понятно, что в Совмине никаких решений по заводу «Атлас» и комплексу «Титан», относительно их восстановления так и не было принято. Поэтому местные жители постепенно помогали их сносу, ведь эти заводы постоянно оставались брошенными без какой-либо охраны. Некоторые взрослые выламывали, где это удавалось, добротные кирпичи, металлическую арматуру, щебень для бетона и постройки новых жилых домов, для ремонта старого жилья, пострадавшего в годы войны. Не остались в стороне и подростки, прокричавшие в своё время с энтузиазмом «Восстановим…», а теперь с не меньшей энергией выламывавшие и спиливавшие металлические детали, обрубки конструкций для сдачи в утильсырьё. В одной из групп, занимавшейся сбором металлолома, принимал участие и будущий штурман.

В мельничном цехе, где лежали упомянутые ранее барабаны, торцевые стенки оказались чугунными, толщиной около 60 мм. При продолжительном битье кувалдой по краю разлома удавалось «отщипнуть» кусочек чугуна весом 2–3 кг. Эта работа была настолько изнурительной, что кто-то из ребят вскоре внёс предложение — под торцевую стенку барабана, находящуюся в горизонтальном положении в центре цеха, подложить артиллерийский снаряд и подорвать его. Тогда, вероятно, вся эта торцевая стенка развалится на куски. Предложение группой было одобрено. Проблем по розыску необходимого снаряда, как известно, тогда не существовало. Подрывную операцию возглавил сам лично, поскольку уже знал, от одноклассника Кишко тот

печальный опыт со снарядом в костре на Раевской горе.

Собрали приличное количество сухих обломков из досок, сложили их горкой, а сверху уложили артиллерийский снаряд. Самолично смотался домой и из отцовского мотоцикла через шлангочки бензопровода нацедил две больших бутылки бензина, чтобы костёр, с тряпками в бензине, разгорелся наверняка. По периметру мельничного корпуса, где подготавливался взрыв, расставили своих дежурных, которые направляли случайных прохожих в обход под предлогом, что внутри цеха проводится какая-то небезопасная операция.

Для безопасного поджигания соорудили тряпичную ленту, длиной около 4 метров, которая сыграла роль бикфордового шнура. Одну бутылку бензина использовали для смачивания этой ленты и нескольких тряпок, разложенных на досках, а другую, с тряпичной пробкой, уложили непосредственно бок о бок со снарядом. Далее — поджог и «дай Бог ноги», бегом из цеха.

Время потянулось медленно, прошло около 20–30 минут, а взрыва нет. Кто-то уже сказал, может быть пора подойти и посмотреть, что случилось с костром? Но тут вдруг, наконец, долгожданный оглушительный взрыв. Пыль и щебень взлетели выше мельничного цеха. Вся ватага «взрывников» мигом бросилась к месту взрыва. Прибежало вскоре и несколько местных жителей, с вопросами: «Что случилось? Вы столкнули с верхнего этажа эту чугунную торцевую стенку?» Пришлось согласиться: «Да, столкнули…» О взрыве не хвалились, строго молчали, чтобы не схлопотать потом от родителей должного внушения с затрещинами.

Каково же было в итоге наше удивление — на чугунной стенке барабана не появилось никакой, даже маленькой, трещины. Запомнилась только на металлическом бункере у стены цеха свежая вмятина с отпечатком резьбы, от осколка нашего снаряда. Все проделанные наши усилия оказались, как говорится: артель — напрасный труд.

В большой семье деда Тимченко С.Ф., имевшего 6 сыновей и 2 дочерей, когда они проживали в станице Гостагай, рабочих рук было достаточно, семья существовала вполне безбедно, не пользуясь услугами батраков, но, тем не менее, подверглась раскулачиванию. Вероятно, основным фактором, способствовавшим такому решению, была их религиозность. Дедушка и бабушка принадлежали к обществу баптистов, глубоко в них уверовав. Их первый сын был назван именем Иосиф, выбранным по псалтыри. Умер он рано, и бабушка всю жизнь сокрушалась об этой утрате. Поэтому для первого появившегося внука она настояла на имени Иосиф, оживив этим память о своём

первом сыне. Так появился на божий свет будущий штурман с именем Иосиф, который вырос вопреки родственным склонностям со своим собственным мнением о религии, антиподом вере в Бога. Хотя сидя в окопчике на окраине аула Суворово-Черкесский в период обстрела, когда снаряды проносились над головой, как и все другие внуки, по настоянию взрослых крестился и повторял слова молитвы, чтобы снаряды проносились мимо.

В послевоенное время бабушка Марфа Родионовна после смерти деда Тимченко С.Ф. проживала поочередно у своих детей. Из уважения к ней однажды, в период нахождения в семье моего отца в посёлке Верхнебаканский, предложил сопроводить её на собрание баптистов. Поприсутствовал потом вместе с ней на их общем песнопении, прослушал проповедь их пресвитера, обратил внимание на манеру общения «братьев и сестёр» друг с другом — всё показалось интересным. Позже под этим впечатлением предложил бабушке написать стихи о её Боге, от чего она почему-то категорически отказалась.

Говорят, что верующих в Бога сопровождает и охраняет всегда ангел-хранитель. А что же происходит с такими атеистами, как Иосиф? Вероятно, последним достаются злые демоны или бесы, которые иногда способствуют исполнению желаний своих подопечных или действуют в их интересах, но по своему усмотрению и при этом бывают, как правило, безжалостными. Народные поверья по этому поводу, действительно, безграничны.

В унисон с указанным напрашивается история с выездами на пляж в воскресные дни в город Анапу. На заводе Первомайский, где в кузнице работал мой отец, в летние месяцы для отдыха практиковалось выделение по расписанию для своих сотрудников нескольких грузовых машин, которые оборудовались пассажирскими переносными лавками с креплениями в виде крюков-захватов, опирающихся на деревянные борта. Ехали радостно на целый день, с детьми, со своими узелками с продуктами и питьевой водой. С подъёмом на холм Анапской станицы открывался, наконец, долгожданный вид — тёмно-синее море с белыми гребешками прибрежных волн и чудесным песчаным пляжем. Великолепный курорт. К концу дня возвращались домой, как правило, излишне перегревшимися на солнце — красные, что вареные раки. Однако через неделю подобный выезд снова был желанным.

В один из воскресных дней собралась на море в Анапу выехать семья моего отца. Уезжали они втроём, мне было приказано остаться дома на хозяйстве — выдать после обеда корм свинье и загнать нашу корову вечером из стада в сарай.

Поручение не сложное, казалось бы, можно было попросить исполнить всё это через дружественную нашей семье соседку Калмыкову, однако родители решили однозначно по-своему. Конечно, радости от такого решения у меня, постоянно мечтавшего о море, не прибавилось. Отъезжающую машину провожал на велосипеде почти до конца анапских поворотов, а потом — грустное возвращение домой, большую часть на подъём пешком.

Через некоторое время они снова втроём решили выехать на пляж в Анапу, но в этот раз на своём мотоцикле с коляской — в люльке мачеха, на заднем сиденье Валентина, а для меня места нет. Снова аналогичное поручение мне по хозяйству, и снова я провожаю их на велосипеде по анапским поворотам.

На одном из таких поворотов, вблизи достаточно глубокой щели, дорога была ограждена бетонными столбиками. Вдруг увидел, как отец направил мотоцикл прямо на один из ближайших столбиков. Я двигался на велосипеде сзади них в 50 метрах. От удара прямо в переднее колесо мотоцикл встал на дыбы, а все сидевшие вывалились на дорогу. Мотоцикл, вместе с коляской перевернувшись, завалился на них. Резко затормозив, я бросил велосипед и тут же уперся в мотоцикл, помог выбраться из под него упавшим, а потом уже перевернули все сообща мотоцикл с коляской на колёса.

Оказалось, что отказали тормоза на мотоцикле и, чтобы не залететь всем в глубокую щель, отец сознательно направил удар передним колесом на бетонный столбик. При этом инциденте наибольшее повреждение получила только сводная сестра Валентина — была травмирована правая нога с трещиной в кости. После этой аварии поездки нашей семьи на пляж не возобновлялись более года, а очередной выезд на заводской машине в Анапу состоялся уже с моим участием.

В период указанного вынужденного перерыва я продолжил самостоятельные поездки к морю в город Новороссийск, на «каботажный» пляж, который в то время располагался прямо в торговом порту, т. к. тяга к морю возрастала с каждым годом.

В указанной истории все события, разумеется, только случайные и с проказами злого демона, надо полагать, никак не связаны. Однако в унисон с этой темой вспоминается один казусный случай, когда я уже работал капитаном на т/х «Фирюза». Старший помощник Демуцкий В.А., был по характеру весельчак и юморист, но дело своё знал и за порядком на судне следил должным образом. Однажды он сообщил, что ему пожаловалась судовая буфетчица — пристает с ухаживаниями доктор, помогите призвать его к порядку.

У меня, как у капитана, в процессе дальнейшего разговора со старшим помощником невольно вырвалось возмущение в адрес доктора:

— Чтобы тебя перекосоротило, кавалер беспутный!

На следующий день утром подошёл ко мне старший помощник и предложил пройти с ним к доктору, а на мой вопрос:

— Что случилось?

Он сообщил:

— А посмотрите, что случилось с доктором, ведь его, действительно, перекосоротило…

Судно уже находилось на подходе к базовому порту Жданов, на столе у меня лежал рапорт судового врача с просьбой о замене, который я тут же подписал.

Больше этот доктор на судно не возвращался, а у меня в обиходе больше не стало подобных выражений. Лучше быть впредь более осторожным, видимо, не зря в народе говорится: «Кто знает — с чем чёрт не шутит, пока Бог спит?»

4. Показательное наказание

В семье отца мне жилось, в общем, неплохо, вольности было предостаточно, от стола, разумеется, не отсаживали и строгой моралью не донимали, а отдельные незначительные перекосы со стороны мачехи, Анастасии Исааковны, в пользу своей дочери Валентины меня не задевали и оставались без внимания. С родной матерью виделся периодически, они с Фёдором проживали в нашем посёлке на съёмной квартире. Иногда мать старалась угостить меня свежей выпечкой из хлебозавода, где продолжала работать посменно.

Школьной учёбой по-прежнему не был обременён. Большую часть свободного от занятий времени занимали друзья-одноклассники и новый наиболее близкий друг Борис Годуха. Сближение с ним появилось в результате моего расспроса об его участии в группе «золотоискателей», состоявшей из трех подростков (два других — Анатолий Белоконский, захвативший с собой в лес ватное одеяло, и Николай Глянь, бывший юнга, отчисленный из морской школы, прихвативший в лес служебный пистолет своего дяди, у которого проживал). Ушла эта группа в неизвестном направлении. Их судьба будоражила жителей посёлка почти целую неделю. Как выяснилось потом они разведывали ходившую из уст в уста, сугубо доверительную информацию, что за Волчьими воротами, проходом на перевале, где-то у дороги вблизи родникового источника зарыт золотой клад, оставленный в период гражданской войны бежавшим богатеем перед посадкой на пароход для отплытия в Турцию. Своих спутников перед походом в лес Борис подзарядил еще идейно — дал прочесть книгу об интереснейших приключениях Гекльберри Финна. Эту же книгу Марка Твена позже Борис рекомендовал и мне. В таком возрасте, как были мы тогда, впечатление от этой американской повести, конечно, оказывалось неизгладимым.

Из похода группа «золотоискателей» вернулась с нулевым результатом: инструменты для земляных работ — две штыковых лопаты и лом — остались в лесу, ватное одеяло прогорело у костра, а за служебный пистолет Николаю предстояла «ссылка» в рабочий класс на цементный завод в Гайдук. Дальнейшее сближение с Борисом окрепло благодаря джентльменскому соглашению: он стал учить меня игре на гитаре, а я его обещал научить управлять мотоциклом.

Несколько позже на танцах у летнего кинотеатра благодаря Борису познакомился с будущей подругой юности Валентиной

Мордовцевой. Начались свидания и переписка с помощью соседского паренька Николая Тищенко, из семьи Калмыковых, доставляющего туда и обратно любовные записки. Жизнь приобретала теперь более яркие краски. Появившаяся зазноба была на два года старше — рослая, стройная, с длинной косой. Любила вспоминать иногда, после того, как по росту я уже её обогнал, что в первый год нашего знакомства молодой кавалер приходился ей буквально «под мышку».

После окончания седьмого класса, как и многие другие, она попыталась поступить в индустриальный техникум, но не пройдя по конкурсу, оформилась на работу на завод Первомайский учётчиком в карьер, где работал её отец. Учёбу продолжила в вечерней школе рабочей молодёжи. Занятия в этой школе обычно заканчивались в 23:30.

Однажды запланировал встречу с ней после занятий в вечерней школе, надеялся проводить Валентину домой. Но получилось, как поётся в песне: «лёг на лавку, а никто не разбудил». Проснувшись, глянул мельком на свои часы «Победа» (подарок отца за успешные экзамены) и обнаружил, что время уже 23:10 — пора бегом к школе. Когда прибежал к школе, то был весьма удивлён — двери школы закрыты, в окнах света нет. Оказывается, не совсем проснувшись, я перепутал стрелки часов, т. е. тогда реальное время было без 5 минут 2 часа ночи. Конфуз полный!

Вернулся домой удручённый, а тут ещё домашний «суд инквизиции» — свет в доме горит, за столом сидят в ожидании меня отец, мачеха и Валентина, начался допрос:

— Куда бегал?

— На разбой или воровство (таковое встречалось среди подростков тогда не редко)?

— Где твой криминальный арсенал — кавказский кинжал и винтовочный обрез?

Пришлось объяснять суть случайной ошибки с часами и показать укромное место хранения дома опасного оружия — на книжной полке за книгами. Затрещин не было. Семья успокоилась, я пообещал, что скоро от этого арсенала избавлюсь самостоятельно. Обещание позже сдержал.

А вскоре я был избран председателем школьного отряда ДОСААФ[7], под контролем военрука — преподавателя Н.Е. Левченко, который вручил надолго в моё распоряжение мелкокалиберную винтовку с приличным запасом коробок с патронами. Теперь уже с этим официальным оружием мы с одноклассниками выходили в ближайшую щель и упражнялись подолгу в стрельбе по мишеням[8]. На ближайших городских

соревнованиях наша школьная группа в результате заняла по стрельбе вполне приличное место. Заслуга в этом была, прежде всего, любимого всеми преподавателя Николая Ефремовича, доверившего в наши руки мелкокалиберную винтовку.

Серьёзных проступков в школе почти не было, поэтому вызовы родителей к классному руководителю были крайне редкими, например, когда в одну из одноклассниц, Нину Волгу, пришлось запустить чернильницей — она, танцуя и кривляясь, дразнила будущего штурмана. На стене осталось большое фиолетовое пятно от разбитой чернильницы. Для очистки и побелки этого участка потом пришлось, конечно, подключаться родителям. Других школьных происшествий в памяти не осталось. Так продолжалось до 10-го выпускного класса.

В самом начале учебного года в школе появился новый преподаватель, заведующий учебной части, заменивший на этой должности старого педагога Марию Романовну. Маленького роста, полный мужчина, почти колобок, с узенькими небольшими глазками, за что позже ученики между собой называли его «кабаньи глазки», решил внести в школьную жизнь свои новшества. В большом коридоре второго этажа были выстроены на линейку все классы первой смены. Новый педагог выступил с речью о том, что в школе весьма низкая дисциплина, поэтому на каждого учащегося заводится своя персональная дисциплинарная тетрадь, куда будут заноситься все, даже мелкие, факты нарушения дисциплины. Наш класс, 10-й «Б», был выстроен на значительном расстоянии от выступающего. Тимка-капитан, стоя в строю, негромко прокомментировал для своих одноклассников: «А если, например, мне тетради не хватит, тогда что делать — альбом заводить?» После этого большого сбора все разбежались по своим классам. Продолжились обычные занятия, а на последнем уроке преподаватель объявил, что меня вызывают в кабинет завуча. С чего бы такое приглашение?

Позже, в кабинете «завуча», всё прояснилось: новый педагог уточнил — была ли такая фраза относительно дисциплинарной тетради. Получив утвердительный ответ, он объявил мне, что я исключён из школы и больше на уроки ходить не имею права.

Уходил из школы с большим удивлением — за что меня исключили? О том, что нашёлся, возможно, среди одноклассников кто-то из доносчиков, даже не подумал. Позже, уже работая матросом на буксире «Джарылгач» в Новороссийском портофлоте, эту мысль оформил с чёткой определённостью. Этому способствовали другие неординарные события, а пока, идя грустно домой, готовился, к новому своему положению — что делать дальше?

«Кабаньи глазки» устроил, так сказать, показательное наказание, чтобы другим было не повадно. Фамилию этого преподавателя не запомнил, да и к чему она мне? Надолго в нашей школе он не задержался, вероятно, педагогическая работа была не для него. Снова заведующей учебной частью стала всеми уважаемая Мария Романовна Самойленко.

В своё время к моменту моего перехода в старшие классы, после окончания обязательной семилетки, у моих родителей произошли существенные изменения. В семье отца совместно с Анастасией Исааковной родилась дочь Ольга, а в семье матери с Фёдором Тихоновичем появился сын Владимир. Ко всему этому, наконец, мать получила от поселкового Совета жилую площадь — половинку дома с тремя комнатушками в здании бывшей районной прокуратуры и небольшим приусадебным участком (по случаю ликвидации районного центра в посёлке Верхнебаканский). Поэтому с появлением совместных детей в обеих семьях увеличилось явное нежелание присутствия дополнительного члена в моём лице. За период обучения в старших классах неоднократно пришлось маневрировать. Если сильно обострялись взаимоотношения с мачехой, избегая дальнейших коллизий, я перебирался на жильё к матери, а если излишне мать донимал Фёдор по поводу моего присутствия, не желая дальше осложнять ей жизнь, возвращался на жильё к своему отцу.

А когда остался за бортом школы по желанию педагога «кабаньи глазки», решил пока не ставить об этом в известность обоих родителей. Пусть думают, что произошёл очередной манёвр с жильём. Попытаюсь устроиться на работу, а далее — будет видно, как преподнести им пренеприятное известие об отчислении из школы.

Добравшись в рабочий посёлок Гайдук, разыскал там в одном из общежитий бывшего «золотоискателя» Николая Глянь, отбывающего «ссылку» на цементном заводе за самовольный захват служебного пистолета. Поделился с ним своим горем об отчислении из школы. Выслушав моё желание об устройстве на работу в портофлот, тот согласился оказать возможное содействие. У Николая, оказывается, отец и мать погибли в войну, поэтому после отчисления за драку из школы юнг, пришлось ему жить в семье своего дяди. Любовь к морю осталась прежней. В этой связи за период трудового воспитания на цементном заводе завёл знакомства в портофлоте с молодыми матросами. Старался найти вариант устройства на работу на судно дальнего плавания, вплоть до нелегального выхода в рейс на иностранном судне[9] по примеру известного писателя Билль-

Белоцерковского.

Вместе с Николаем мы выехали в Новороссийский торговый порт и продолжительное время прохаживались на морском вокзале вблизи пивного буфета, где, наконец, он встретил своих знакомых ребят из портофлота. Вопрос о ночлеге с ними был решён без проблем, как и последующий проход вместе с ними через проходную на территорию стоянки судов портофлота — на противоположной стороне пассажирского причала. В трюме баржи, находящейся на отстое, нам показали стопку старых, хранящихся для списания, матрасов, на которых мы заночевали. Первая ночь на плаву. Баржа плавно покачивается, где-то поскрипывают швартовные концы. Впечатления и мысли были самые приятные — сделан первый шаг к заветной мечте.

На следующий день Николай уехал в Гайдук, для исполнения своих трудовых обязанностей в «ссылке» на цементном заводе, а я остался в порту для апробирования возможности устроиться на какую-либо работу на любое судно портофлота, где, как известно, имелись буксиры, пассажирские катера, транспортные баржи и большегрузные плавкраны. Неоднократные подходы к начальнику портофлота г-ну Гуштурову за направлением для оформления в отделе кадров порта завершились, наконец, коротенькой записочкой: оформить учеником матроса. В этот период практиковалось обучение на рабочих местах по английскому принципу: «Learn by doing», т. е. через 6 месяцев работы, рядом с прикреплённым опытным матросом, можно было сдать экзамены при капитане порта на профессию — матрос II класса, а после 12 месяцев практического обучения — матрос I класса. Окрылённый, я отправился в головное здание управления порта. Есть — кому надо отдавать честь! Повезло, однако же…

Начальник отдела кадров, приняв записку г-на Гуштурова, не спеша задавал вопросы и заносил ответы в анкету. Когда подошли к вопросу об образовании, удивился ответу: девять с половиной классов. Он спросил: «А когда бросил школу?». Ответ: «Неделю назад…», после чего он аккуратно сложил свои бумаги и закончил моё оформление:

— Приноси аттестат об окончании 10-го класса, тогда продолжим разговор. До свидания!

5. Школьный аттестат

Снова открывается новая страница в моей жизни. Ходить в поисках работы по другим предприятиям не было смысла, т. к. это означало бы, что нужно прощаться со своей мечтой о море. Пришлось возвращаться домой — за аттестатом.

После недельного пребывания в порту, в трюме отстойной баржи, посетил семью отца и семью матери. Выяснил возможность дальнейшего проживания с ними до окончания 10-го класса. В обеих семьях был дан отрицательный ответ — это была их реакция, своего рода экзекуция, на позорный факт исключения из школы. Как быть дальше?

За советом обратился к нашему классному руководителю, преподавателю истории Вениамину Антоновичу. Его удалось найти в одном из классов во 2-м корпусе школы вблизи поселкового стадиона. Внимательно выслушав, он попросил дождаться его возвращения в этом же классе, а сам отправился в основной корпус школы и далее — к моему отцу. Как позже выяснилось, вместе с директором школы П.В. Кореньковым, они согласовали план действий. Если не смогут убедить родителей о возвращении домой и возобновлении учёбы провинившимся учеником, то вынесут решение педсовета о проживании этого ученика на съёмной квартире, а через суд обяжут родителей выплачивать требуемую сумму до окончания им школы. Из практики, было известно, что некоторые ученики из Раевской и Натухаевской станиц заканчивали школу, проживая самостоятельно в нашем посёлке, т. к. в их станицах не было старших классов.

Директор школы руководил литературным кружком, в котором издавался рукописный школьный журнал «Звездочка». В этом кружке будущий штурман был активным участником, поэтому отношения к нему со стороны директора были весьма лояльны — даже при аттестации за 1-ю четверть, когда случился данный казус с отчислением, оказалась только одна оценка в табеле «4» — это по литературе. Остальные предметы были запущены основательно в связи с пропуском 52 уроков: по алгебре — «2», по немецкому языку — «2» и поведение, соответственно, «4».

Стоя у окна класса, в ожидании возвращения Вениамина Антоновича, наблюдал, как проходят поезда по железной дороге. Мысленно задавал себе вопрос: «Ну почему у меня такая несчастная невезучая жизнь?» Почти как у того бедного безродного мальчика-еврея, поступившего кантонистом[10] в

армию, аналогично юнге на флоте. Стало очень грустно и до слёз обидно за себя. Сбежать из дома на проходящих поездах, как это делали некоторые подростки — тоже не выход. Одного из наших соучеников (В. Бондаря) милиция сняла с поезда на станции Минеральные воды и возвратила по этапу домой. К тому же была собственная негативная практика где-то в 7-м классе.

Поселковые подростки любили кататься на проходящих поездах — мотались на ходу по крышам вагонов, прыгали с одного вагона на другой, а при остановке поезда на полустанке Горный пересаживались на встречный стоящий поезд и возвращались домой.

Однажды из-за какой-то обиды на родителей, решил не пересаживаться на встречный поезд и поехать дальше. На большой остановке в Краснодаре какой-то мужчина крепко взял меня за руку и отвёл в отделение милиции при вокзале, я не смог толком пояснить ему, к какой это тёте я еду. В камере предварительного заключения, именуемой в простонародье «обезьянником», уже находилось до моего прихода два близких по возрасту «зайца» с поездов. В этом помещении просидели мы все до утра.

Весьма рано прибывшая уборщица открыла своим ключом дверь, вывела нас в соседнее помещение и стала орудовать шваброй. Старший из наших «зайцев» обнаружил, что дежурный милиционер задремал, сидя за столом. Сговорившись, потихоньку вышли во двор и через высокий забор, окружавший отделение милиции, перелезли на свободу — разбежались в разные стороны.

Потолкавшись на вокзале, подцепился на поезд, идущий на Новороссийск. Прибыл домой без проблем, и никто не обратил ни малейшего внимания на моё продолжительное отсутствие…

Мои грустные воспоминания у окна на втором этаже прервал прибывший, как всегда прихрамывая, Вениамин Антонович, который проводил беседу с моим отцом. Он сообщил, что отец отнёсся с пониманием к поставленной задаче, кратко резюмировал по этому поводу свой ответ:

— Ладно, пусть Иосиф возвращается домой…

Классный руководитель передал ему просьбу директора школы, чтобы отец встретился с ним для беседы. О чём они позже говорили, я не знал, но был уверен, что Пётр Васильевич был на моей стороне.

Если уже определенно принято решение возвращаться в школу, то надо, конечно, изменить и отношение к учёбе. Хватит, спустя рукава, делать домашние задания. Дал себе слово — нормально учиться для нужного в дальнейшей жизни аттестата.

Узнав у своих одноклассников домашнее задание, приступил

к его выполнению. По математике требовалось решить две задачи, которые оказались крайне сложными. Невольно удивился — как далеко продвинулись в знаниях мои сверстники, пока я отсутствовал. Деваться некуда, надо догонять. С большим напряжением я, наконец, решил эти две задачи. Удовлетворённо приступил далее к другим предметам.

В школу, как правило, мы старались приходить немного раньше первого звонка, обменивались перед уроками школьными новостями, некоторые, не выполнив домашних письменных заданий, списывали у других. Обычная практика. Аналогичное произошло и в первый день моего прибытия, моя тетрадка пошла гулять по рукам. Проверку письменных заданий «гипотенуза» (преподаватель математики Надежда Андреевна Митько) строго проверяла, всегда проходя по рядам. Невыполнившему двойка в журнале успеваемости была бесспорно обеспечена.

В нашем классе был небольшого роста, весьма усидчивый ученик, относившийся ко всему с ехидной критикой, почти круглый отличник В. Долганов. Он, как выяснилось, не позволил себе снизойти до списывания домашнего задания — вероятно, побоялся не столько двойки, как возможного аналогичного ехидства со стороны одноклассников. Когда преподаватель математики подошла к нему, то была удивлена его тетрадкой, явно ему теперь будет в журнале двойка. В.Долганов встал и заявил:

— Домашнее задание никто не решил, все списали у Тимченко.

Дальнейшая проверка тетрадей прекратилась, а меня вызвали к доске, чтобы я теперь без своей тетрадки изложил на доске суть своих решений этих двух злополучных задач. Так у меня в журнале оказались две заслуженные пятёрки, прикрывшие предшествующие горе-оценки.

Вторую учебную четверть закончил с определёнными успехами: по алгебре — «4», по немецкому языку — «4». При этом соседство с предыдущими двойками не смущало, при желании успехи в учёбе могут быть вполне приличными. Остался доволен моим участием в литературном кружке и уважаемый директор школы Кореньков П.В. Позже на праздновании по случаю завершения 10-го класса зачитали перед всей школой мои стихи «Последний звонок»[11].

Наряду с этим более скромные успехи в учёбе во второй половине последнего учебного года были вызваны возросшим увлечением встречами с Валентиной Мордовцевой, отнимающих массу времени и отвлекающих, но приятных дум. В общем,

известное явление — молодость! Не обходилось иногда и без некоторых размолвок или ссор, сопровождаемых горькими переживаниями.

В таком состоянии, без Валентины, однажды был в летнем кинотеатре. После киносеанса поселковые зрители небольшими группами по своим районам (на пятый квартал, на «армянский хутор», на «Титан») стали расходиться по домам.

Из протестующего чувства, в связи с размолвкой со своей подругой Валентиной, увязался провести домой одноклассницу Ирину Кадрик. При переходе с ней через железную дорогу вдруг обнаружил, что у жилых домов железнодорожников загорелся длинный ряд подсобных сараев, в которых хранились, как обычно запасы топлива к зиме, консервы овощей в стеклянных банках, кое у кого — кролики и куры, а также различные старые вещи. Огонь внутри сараев разгорался, пламя перекинулось на крышу. Метров около 30 прямо против пожара находились жилые постройки. Уже на железнодорожной насыпи собралась толпа зевак, глазеющая и галдящая, но никто ни каких действий не предпринимал. Такое положение меня крайне удивило, ведь в этой толпе находились взрослые, а также ряд парней, отслуживших в армии. Пришлось инициативу взять на себя: скомандовал, чтоб мужчины и парни последовали за мной на крышу сараев, задача — разобрать и растащить по земле горящие доски, чтобы огонь не распространялся по крышам на соседние сараи, стоящие вплотную друг к другу. Очаг непосредственного пожара находился между двумя шлакоблочными стенками (его позже затушила прибывшая пожарная команда), пусть выгорает пока, т. к. от него дальнейшего распространения огня не может быть.

Удивительное, оказывается, дело — управлять толпой, где нет лидера, почти как у знаменитого Данко, вырвавшего своё сердце для факела, о котором мы в школе писали сочинения. В данном случае мужчины и парни послушно подчинились моим командам, горящую крышу сообща растащили, опасность была ликвидирована. В процессе этой работы мельком увидел на железнодорожной насыпи и Валентину, что только ещё больше подзадорило новоиспечённого «командира».

Прибывшим пожарным был сделан упрек за отсутствие у них хотя бы нескольких дополнительных пар пожарных рукавиц. Наша произвольно образованная команда, которой пришлось ликвидировать основную угрозу распространения пожара, работала с голыми руками.

В благодарность за тушение пожара местные жители из железнодорожных домов, вынесли мне после всего

свершившегося ведро воды и чистое полотенце, чтобы я привёл себя в порядок. Значит потрудился не зря! Для себя на будущее вынес полезный урок — не следует ожидать только команды сверху или со стороны, а в трудные моменты действовать надо по своему усмотрению, не бояться брать ответственность на себя. Такой вывод помогал мне потом неоднократно, особенно при капитанской работе.

В подтверждение этого вспоминается, простой, казалось бы, случай на эсминце «Безотказный» в Севастополе. Перед отправкой курсантов, принявших присягу, в училище для продолжения учёбы, была дана команда принять всем душ в корабельном санузле, предназначенном для дезактивации. В небольшом квадратном помещении разместили максимальное количество голых курсантов для принятия душа, невозможно протолкнуться в этой массе тел. И вдруг из распылительных рожков полилась горячая вода с паром, напор увеличивался, а никто никаких действий, кроме воплей и криков, не предпринимал. Пришлось снова мне «нырнуть» под ноги нашей толпе и от рожков по трубам проследить, где же находится вентиль в этой системе. Таковой оказался в самом углу комнатушки. Я перекрыл его, горячий душ прекратился, как говорится, слава Богу, никого не ошпарило. Вопли утихли, и никто из курсантов даже не понял, откуда пришла помощь. Не беда! Важен результат.

После отгремевшего последнего школьного звонка началась традиционная подготовка к Государственным выпускным экзаменам. Для каждого класса была образована своя экзаменационная комиссия из городского отдела народного образования.

Председателем такой комиссии по нашему 10 «Б» классу был назначен преподаватель физики Иван Афанасьевич Пась, добрейшей души человек, преподаватель с большой буквы, — под стать директору школы Коренькову П.В. и заведующей учебной частью Самойленко М.Р.

При сдаче выпускных экзаменов запомнился необычный нюанс по математике. Следовало в третьем пункте билета изложить доказательство теоремы по геометрии о параллельности прямых и плоскостей, которое полностью по тексту учебника я не помнил, поэтому спросил разрешение у комиссии изложить доказательство требуемой теоремы по своему собственному выводу.

Иван Афанасьевич не возражал:

— Интересно. С удовольствием послушаем ваши соображения.

В результате экзаменационная комиссия осталась вполне

довольной, что подтвердилось отличной оценкой.

Школьная учёба завершилась весьма торжественно. В актовом зале собрались все выпускники, в большинстве со своими родителями, с цветами. Моих родителей это торжество не волновало — никто из них в школу не пожелал идти.

Директор школы, вручая аттестаты зрелости, пожимал руку каждому выпускнику, многие из которых произносили краткую речь с благодарностью за полученные знания. Всю эту торжественную процедуру я узнал значительно позже со слов выпускницы Люси Савиной, из параллельного 10 «А» класса, которая значительно позже, когда я уже стал курсантом мореходки, разделила со мной 48 лет совместной жизни.

А пока, взбегая по лестнице на второй этаж, услышал через открытую дверь актового зала свою фамилию. Вскочив в зал, поспешил к директору школы и из его рук принял долгожданный аттестат зрелости. Тут же повернулся и вышел из зала, не заметив протянутую руку директора. Пётр Васильевич, улыбаясь, махнул рукой: дескать, что с ними поделаешь, теперь они — вольные птицы, и продолжил дальше свою почётную миссию по вручению аттестатов.

Этот документ представлял собой солидный лист на гербовой бумаге с оригиналами подписей всех ведущих преподавателей. В нелёгкие послевоенные годы далеко не все дети имели возможность для получения полного среднего образования. Поэтому этим весомым документом уже по праву можно было гордиться, ведь только с ним открываются двери к любой профессии. У меня этот выбор был сделан давно, теперь надо приступать к его реализации.

Следует отметить, что мои родители к тому моменту, когда наметилось увеличение их новых семей, оба поменяли места своей работы. Мать, избегая посменной работы на хлебозаводе, перешла на работу в здание прокуратуры, исполняя обязанности уборщицы-технички и своего рода сторожа, им с Фёдором выделили на веранде крохотную комнатушку и отпала необходимость в съёмной квартире. А отец перешёл на работу после завода Первомайский в дорожно-эксплуатационный участок на должность одиночного кузнеца в небольшую кузницу в центре посёлка. Поэтому когда встал вопрос о предстоящих расходах для поездки в самую ближайшую мореходку в Ростов-на-Дону с целью поступления, отец настоял, чтобы я поработал вместе с ним пару месяцев в должности подручного молотобойца. В этих условиях готовиться к вступительным экзаменам, конечно, времени не оставалось — надо было зарабатывать деньги на дорогу. В связи с ремонтом автодорожного моста за станицей Нижнебаканской, на

развилке к Саук-Дере[12], был откомандирован и мой отец. Мы вместе с ним трудились эти два месяца по заготовке арматуры и изготовлению каркасов для отливаемых прямо на асфальте у моста строительных плит. Ездили мы на работу на отцовском мотоцикле. Время проходило достаточно быстро, в начале августа, получив приблизительный, на глаз вычисленный отцом, свой заработок, выехал поездом в Ростов-на-Дону для поступления в мореходку.

Школьные заботы и первые юношеские проблемы, как и прозвище «Тимка-капитан», остались навсегда только в памяти. Впереди большая дорога, не зря в аттестате зрелости отмечено право поступления в любые высшие учебные заведения нашей страны.



Как высший балл из всех наград,
Вручили школьный аттестат,
Теперь со школьного порога
У каждого — своя дорога!
И только Тимка-капитан
Свой путь нацелил в океан,
Родился словно бы в рубашке:
Всегда везде — в морской тельняшке!

6. Азовские приключения

Разыскать всем известную историческую мореходку, где учился в своё время полярный исследователь Г.Я. Седов, оказалось несложно. Прямо с чемоданом добрался в училище, на трамвае по имевшемуся в справочнике адресу — ул. Седова, 8. Оказалось, что приём заявлений от абитуриентов, уже давно закончился. Секретарь начальника училища пояснила:

— Не расстраивайтесь, если пожелаете, то можете на трамвае добраться по адресу ул. Обороны, 55. Там ещё принимают документы в мореходное училище Министерств Рыбного хозяйства либо присылайте свои документы в наше училище без опозданий на следующий год…

Выбора не осталось, поэтому свои документы сдал в приёмную комиссию рыбной мореходки на судоводительское отделение. Руководство этой мореходки, видимо, специально отодвинуло по срокам дату вступительных экзаменов, чтобы привлечь побольше абитуриентов на базе 10 классов из лиц, не прошедших по конкурсам в другие учебные заведения. В результате оказалось, что такой тактический манёвр себя оправдал, конкурс в этой мореходке составил около 9 человек на одно место.

Первым экзаменом был письменный по русскому языку. Из предложенных тем для сочинения выбрал задание по «Мёртвым душам», Н.В. Гоголя. Сдав свои работы на проверку преподавателю г-же Уткиной, наша группа абитуриентов разъехалась по домам в ожидании на следующий день списка «провалившихся» на этом экзамене.

Остановился я на проживание вблизи мореходки МРХ, на частной квартире, в которой сдавалось несколько спальных мест для студентов. Список таких квартир висел на стене вблизи приёмной комиссии училища, поэтому вопрос жилья был решён без проблем; центральный колхозный рынок к тому же находился в пяти минутах ходьбы. Всё сложилось прекрасно, кроме основного — поступления в мореходку. На следующий день обнаружил свою фамилию в числе «провалившихся». Не поверив такому результату, обратился в приёмную комиссию, чтобы мне показали моё сочинение после проверки. Такую возможность мне предоставили.

В моей письменной работе оказалась только одна реальная ошибка, а остальное, пестревшее красными чернилами, относилось к исправлениям написания слова Гоголь, с большой нестандартной буквой «Г», — в виде «Гоголь». При этом сколько

раз в тексте встречалось это слово, столько раз была засчитана ошибка. Ясно, что проверявшая преследовала цель «отсеять» наибольшее количество абитуриентов под любым предлогом. Спорить по этому поводу было бесполезно, поэтому пришлось забрать обратно свои документы.

Значительно позже, когда уже был курсантом мореходки им Г.Я. Седова, в связи с болезнью нашего штатного преподавателя по русскому языку и литературе г-жи Федорченко Л.П. некоторое время в нашей группе проводила занятия г-жа Уткина, с которой ранее довелось встретиться при поступлении в рыбную мореходку. На одном из занятий после написания изложения она привела мою работу в пример, как отличный образец, курсантам нашей группы. Не вытерпев такой метаморфозы, попросил сделать некоторое в связи с этим замечание и она предоставила мне такую возможность. Тогда я напомнил ей, как она «зарубила» моё сочинение, неоднократно засчитав за ошибку нестандартное написание заглавной буквы «Г» в фамилии Гоголь, после чего задал вопрос:

— В связи с чем Вы допустили такую несправедливость?

Несколько смутившись, она покраснела, отвечать приходилось перед группой великовозрастных курсантов, не один год поболтавшихся в штормах по морям и океанам. Собравшись с мыслями, наконец, выдохнула:

— Такого факта я не припоминаю…

С прозвеневшим звонком г-жа Уткина быстро покинула аудиторию. Это было её последнее занятие с нашей группой. Да и, слава Богу, как говорится, Лилия Петровна Федорченко была нашим любимым преподавателем.

С окончанием средней школы начались на собственном опыте жизненные уроки — в результате столкновений с различными людьми, со слабостями и достоинствами, с деловой активностью и неприкрытым ловкачеством. Так, рядом с приёмной комиссией училища, на улице Обороны-55, к моменту раздачи документов «провалившимся» на экзаменах появился шустрый мужчина, выписывающий направления для продолжения учёбы в «Морской школе» Азрыбкомбината в городе Азове. Те из абитуриентов, которые не хотели возвращаться домой с отрицательным результатом, оказывались в его распоряжении, т. к. с момента прибытия прямо непосредственно с сегодняшнего дня, он гарантировал поселение в школе и постановку на довольствие. Так вместе с другими и будущий штурман оказался в городе Азове.

Как выяснилось позже, направления в эту «морскую» школу выписывал сам начальник школы, а учебное заведение при

Азовском рыбном комбинате было аналогией фабрично-заводскому обучению (ФЗО). В одном из помещений разместились девчонки для приобретения рабочих специальностей, связанных с производством рыбной продукции, а в другом помещении разместились ребята для приобретения так же рабочих специальностей, как для этого рыбокомбината, так и для других предприятий МРХ, включая подготовку матросов на рыболовный флот. До начала занятий в этой школе оставалось более месяца, поэтому предприимчивый начальник школы задействовал всю нашу шумную ватагу для ремонта учебного здания.

Вскоре неожиданно объявили, что на суда небольшой флотилии Азрыбкомбината срочно потребовалось выделить трех здоровых парней в плавсостав для подмены работающим матросам. Конечно, в этой группе я не мог не оказаться, уже через пару дней впервые вышел в море.

Назначение на несамоходное транспортное судно «DDM-30»[13] прошло без особых формальностей. В итоге на руки выдали выписку из приказа в отделе кадров плавсостава Азрыбкомбината: зачислить матросом II класса. Старшина этой посудины по фамилии Деревянченко был под стать своему деревянному судну. Как оказалось потом, он был превеликим почитателем «зелёного змия», от чего по вопросу питания нередко возникали трудности у его экипажа, состоящего всего из двух матросов (I-го и II-го класса).

Первый рейс с небольшим буксиром предназначен был из ковша Азрыбкомбината в порт Таганрог для доставки в картонных ящиках пустых жестяных консервных банок под закладку «азовского бычка в томате» на Таганрогском рыбоконсервном комбинате. В процессе буксировки дубка по речному участку Дона получил подробный инструктаж от нашего старшины и под его контролем прошёл тренировку по удержанию дубка с помощью руля в кильватер пыхтящему буксиришке. В маленькой рулевой рубке на корме едва вмещалось два человека, благо Деревянченко был не по годам сухопарым.

С выходом в Таганрогский залив впервые ощутил морскую качку и вкус солёных брызг, летящих с левого борта. Старшина дубка, уходя в свою каюту, предупредил:

— До самого Таганрога будем идти по подходным каналам, поэтому на руле необходимо быть особо внимательным — не рыскать, чтобы на повредить буи, ограждающие канал… На подходе к порту меня предупредить!

Сдав по назначению доставленную тару, наш дубок был передвинут к концу причала ковша. Потянулись однообразные

дни на простое в ожидании прибытия буксира. К концу каждого дня проводилась мокрая приборка нашего судна — закатив брюки до колен, босыми черпали ведром на штерте[14] воду из-за борта и скатывали поочередно всю палубу. Днём, выполняя роль вахтенного, зачитывались имеющимися книгами в рулевой рубке.

Ничто, видимо, не развращает так людей, как их бездействие. Вскоре наш старшина вышел в город и, как позже выяснилось, пропил артельные деньги, предназначенные на питание, всё до последней копейки. Имеющегося на судне запаса макарон и круп надолго не хватило. Начались в полном смысле полуголодные дни. Удалось договориться с работницами рыбокомбината о выделении нам, после двойной прожарки специально для нас, в день по ведру бычков. Всё хорошо, но без хлеба много бычков съесть не удавалось. Учитывая неприглядное наше состояние, виновник этого происшествия решил откомандировать матроса I-го класса в отдел кадров Азрыбкомбината в г. Азов для выписки небольшой суммы аванса нашему экипажу для закупки продуктов. На судах комбината не было организовано традиционное коллективное питание, а к ежемесячной зарплате каждому причисляли определённую сумму на продукты. Потом уже на судне образовывался в складчину продовольственный артельный «общак». Готовили пищу на камбузе все поочерёдно. Так довелось и мне осваивать здесь не хитрую по разнообразию в наших условиях флотскую кулинарию.

Наш посланец за деньгами в г. Азов застрял где-то на продолжительное время (оказывается, аванс, выписанный на его имя, он успешно прогулял со своей девицей, и ему не было с чем возвращаться на дубок), а каково же было нам, ожидающим нормализации питания? Пришлось изыскивать выход из затруднительного положения своими силами теперь здесь, в Таганроге. Старшина Деревянченко договорился со своими знакомыми рыбаками, доставляющими на сейнерах азовского бычка на рыбоконсервный завод, о выделении нам пары вёдер охлаждённых свежих бычков и откомандировал меня реализовать этот продукт на городском рынке. Сняв чехол с одного из матрасов, загрузил в него дарственных бычков и вскоре уже стоял на рынке в длинном ряду за прилавком, разложив по десяткам горки бычков и заправски прикрикивая, почти как в повести В. Катаева «Белеет парус одинокий»:

— Бычки, бычки, свежие бычки, только что с моря, покупайте, недорого…

Распродажа прошла удачно. Закупив несколько буханок хлеба, бутылку водки для старшины, а себе на память — первое деловое портмоне, куда сложил остальные вырученные деньги,

радостным возвратился на наш дубок. Перед старшиной стоял уже, как побитый, наш матрос I-го класса, возвратившийся из г. Азова с крайне незначительной суммой денег. Старшина дубка, сознавая, что и сам не без греха, отчитал посланца за продолжительный прогул, и наша жизнь снова вошла в своё прежнее русло — в ожидании буксира для возвращения на базу.

Через пару дней за нами прибыл тот же буксиришка, который тащил нас в Таганрог. Без каких-либо происшествий «DDM-30» возвратился в ковш Азрыбкомбината для традиционного отстоя в ожидании очередного наряда.

За время моей работы на дубке совершили только один «дальний» рейс, в район косы Должанской, для приемки бычка с сейнеров, участвующих в осенней путине. Однако из-за начавшегося шторма лов рыбы был прекращен, поэтому наш буксиришка поставил «DDM-30» на якорь под прикрытием песчаной косы и умчался куда-то по дополнительному заданию в Таганрогский залив. Продолжительное время работала «низовка». По местному выражению это ветер со стороны Керченского пролива, как альтернативный, противоположному господствующему здесь ветру «верховке» со стороны востока и северо-востока[15]. Потянулись снова скучные дни в ожидании прекращения штормовой погоды.

Несколько в стороне от нашей стоянки находился пустующий рыбацкий домик и два, под камышовыми крышами, легких амбара, затаренных порожними деревянными ящиками для приема бычка при удачных уловах. Вдали на берегу виднелась Должанская станица.

От безделья мы переплывали с дубка на косу, любовались бесконечной армадой штормовых волн, с шумом обрушивающихся на южный берег косы, бродили среди скудной песчаной растительности. Никаких деревьев или кустарников здесь, конечно, не было. Общий вид косы удивительно напоминал рассказ Бориса Житкова о приключениях подростка, участвующего в снятии с мели судна, на котором тот впервые вышел в море. Не дождавшись возобновления лова в эту осеннюю путину, прибывший буксиришка потащил в балласте «DDM-30» снова на отстой в ковш Азрыбкомбината. Следует отметить, такое решение было вполне обоснованным, т. к. в случае перемены направления ветра, на господствующее направление более сильный ветер — «верховку», несамоходный дубок вполне мог бы оказаться выброшенным на Должанскую косу. Вот и потащились, как говорится, не солоно хлебавши восвояси, в г. Азов.

В морском деле нет мелочей, а любая работа требует определенной сноровки, приобретенной, обычно, в результате

морской практики. Не случайно позже уже в училище нам читали самостоятельный предмет, именуемый «Морская практика». Вечерние приборки на «DDM-30», не являются исключением, поэтому при скатывании палубы забортной водой, когда дубок движется на буксире, надо было знать, что ведро для зачерпывания воды надлежит забрасывать несколько вперед по ходу, чтобы к моменту, когда штерт принимает вертикальное положение, следует весьма быстро выдернуть ведро с водой из проносящегося потока воды. В противном случае появится рывок, при котором не исключена потеря ведра или всякий раз его болтание из стороны в сторону на штерте.

В результате недостаточно умелого обращения с болтающимся ведром при установке его на палубу я угодил ребром донышка на ногу, придавив себе большой палец (работали ведь босиком). Не почувствовав особо сильной боли, спокойно продолжил далее скатывание палубы. А позже, уже поздно вечером, начались своего рода муки. Удар по пальцу пришелся непосредственно на ноготь, под которым началось воспаление. Спать было невозможно. Несколько стихала боль, когда ногу помещал в холодную воду, поэтому ночь коротал, улегшись на брезентовое закрытие трюма с опущенной ногой в ведро с забортной водой. В таком состоянии находился в течение всего перехода до г. Азова. С приходом пришлось обращаться за помощью к врачу в портовскую поликлинику. Впоследствии ноготь слез, обновившись молодым.

На этом мои «азовские приключения» закончились. Из полученного, наконец, письма от Валентины Мордовцевой стало ясно, что она требует моего возвращения в Новороссийск[16].

7. «Тюлькин» флот

При расчете из Азрыбкомбината получил трудовую книжку, в которой была сделана первая почетная для меня запись — матрос 2 класса, что помогло мне позже при оформлении на работу в Новороссийской базе Государственного лова. На рыбном промысле в Черном море большинство судов было из рыбколхозов, там трудились бывалые рыбаки, а на судах Гослова, в основном, подбиралась молодежь после службы в армии. В торговом порту, у известного начальника портфлота Гуштурова, штатные должности все были, как оказалось, заполненными, поэтому пришлось довольствоваться только Гословом. Назначение будущий штурман получил на СЧС-103[17] «Секстан».

Взаимоотношения со своей подругой Валентиной складывались крайне неровно, все-таки сказывалась разница в два года. По ряду вопросов она излишне была самостоятельной, требовала подчинения своей воле, что никак не принималось самостоятельным характером будущего штурмана. Позже участившиеся разлады и споры она объясняла тем, что подолгу мне приходиться бывать в море. Иногда с издевкой напевала: «Эй, моряк, ты слишком долго плавал…» Надо было искать какой-то выход из такой тупиковой ситуации, который никак пока не просматривался.

Работа на рыболовном сейнере с экипажем в 13 человек была весьма своеобразной. Наряду с обычными матросскими функциями в основном их предназначении, были сугубо рыбацкие обязанности — лов рыбы кошельковым неводом или придонным тралом почти до конца декабря у берегов Грузии.

Готовясь к путине на средиземноморскую ставриду, наш сейнер несколько задержался в Геленджикской бухте. Подкрашивая засуриченные участки корпуса, когда надлежало аварнуться[18] от борта, с кистью в руке, неожиданно я уронил кисть в воду, которая тут же утонула. От боцмана пришлось при этом выслушать целую тираду «солёных» боцманских выражений, в конце которых он пробубнил:

— Присылают на нашу голову всяких юнцов, потом майся с ними здесь…

К концу рабочего дня, когда солнце, перейдя на другой борт, хорошо осветило участок, где утонула кисть, приглядевшись, я рассмотрел на дне эту злосчастную кисть. Благо судно стояло на небольшой глубине, раздевшись, нырнул прямо с борта в воду, а через минуту вынырнул уже с кистью в руке. Подойдя спокойно к

боцману, обратился к нему:

— Абрамович, получи свою паршивую кисть!

Принял он эту кисть на удивление без комментариев.

Лов рыбы кошельковым неводом, оказалось, — достаточно трудоемкая операция, занимает обычно время не менее 4–5 часов.

В рабочей шлюпке, которая при отдаче буксирного троса по команде «Отдать кляч!»[19] стягивает в воду невод, находятся все время два человека, — обычно эти должности исполняют новички. Они проходят своего рода «обкатку», т. к. рабочая шлюпка все время при движении болтается на расходящихся от сейнера волнах. Такая «обкатка» нередко длится весь рабочий день, за исключением короткого периода, когда подтягивают рабочую шлюпку к борту сейнера на обед.

Поиск рыбы в море осуществлялся, как правило, с помощью специального эхолота, установленного на штабном судне БЧС «Ковда», который при выходе на косяк рыбы начинал подавать короткие гудки. Все остальные сейнеры, мотающиеся группой за штабным судном, отталкивая друг друга (иногда с переворачиванием рабочих шлюпок, где находилось по двое рыбаков, которые вываливались в воду), при подаче гудков «Ковды» спешили обсыпать сетью предполагаемый косяк рыбы. Те, кто не успевал выбросить свой кошелёк, естественно, оставались без улова.

Однажды при выборке сетей лебёдка, с помощью которой подтягивалась сеть, остановилась. Сложилось впечатление, что сети зацепились где-то под кормой сейнера за какой-то выступ или бортовой киль. Будущий штурман вызвался это проверить, для чего надо было нырнуть под корпус судна с левого борта и, пройдя под килем, вынырнуть с правого борта. Получив от капитана разрешение, не задумываясь, нырнул в воду. Никаких зацеплений сетей к счастью не обнаружил, а столкнувшись на правом борту со стеной натянутых сетей, перебираясь по ним, вынырнул в маленьком треугольнике под сетями, свисающими с борта. Благо оказалось, что это спасительное окно, между бортом судна и сетями было над уровнем моря. Сообщив на борт сейнера, что всё чисто, можно спокойно подтягивать сети, отдышавшись, проделал тот же путь под корпусом сейнера в обратном направлении. Позже, мысленно вернувшись к столкновению со стеной сетей, задал себе вопрос: «А что бы я делал, если бы сети были туго натянуты прямо по борту? Куда двигаться — назад под корпус на левый борт, не вдохнув порцию свежего воздуха? Ведь к тому же там можно было и запутаться в сетях…» После этого случая сделал для себя полезный вывод: «О своей безопасности в любой ситуации надлежит заботиться

прежде всего самому, не рассчитывая на авторитет или заботу руководителя, который осуществляет контроль за ходом работ!»

За всю путину только однажды, когда наш сейнер самостоятельно возвращался к порту Поти на очередную ночную стоянку, перед заходом солнца встретили в море большое темное пятно, которое казалось в центре настоящим бугорком. Обсыпав сетями это место, мы выбрали в итоге около 90 тонн рыбы. Часть этого улова разместилась в грузовом трюме нашего сейнера, а остальное было передано непосредственно из нашего кошелька двум другим, подошедшим по вызову, сейнерам из группы Гослова.

За время рыбацких будней постепенно накапливались навыки не только по ремонту сетей или придонных тралов, но и определенная морская практика. Например, по управлению шлюпкой при подходах к необорудованному берегу при наличии волнения или прогнозирование погоды на ближние сутки по различным метеорологическим признакам[20].

В зависимости от характера прибрежного дна (приглубый или с малым уклоном), а также от его грунта (каменистый или песчаный) определяется, оказывается, наличие опасностей при высадке на берег. Если прибрежное дно с малым уклоном и грунт песчаный, то обязательно параллельно береговой черте проходит гряда (одна или несколько) уменьшенных глубин[21], не позволяющих подойти вплотную к берегу. Если прибрежное дно с большим уклоном или грунт каменистый либо с морской галькой, то гряда уменьшенных глубин отсутствует. При наличии волнения не следует оказываться лагом к фронту набегающих волн, т. к. при выходе волн на мелководье возможно опрокидывание шлюпки, поэтому надлежит использовать выброс шлюпочного якоря[22] и плавный затем спуск кормой к берегу, потравливая бурундук[23].

С окончанием путины на средиземноморскую ставриду наш сейнер «Секстант» возвратился на базу Гослова для сдачи на склад кошелькового невода и принятия на борт придонного трала. За период непродолжительного пребывания в порту Новороссийск удалось побывать дома, выслушать настойчивые доводы со стороны Валентины о прекращении плавания, решить ряд вопросов по обеспечению спецодеждой. Особую гордость составили забродные рыбацкие сапоги, с голенищами значительно выше колена, приклепляемые к поясу. Такие сапоги все рыбаки носили с нескрываемым форсом, при выходе в город голенище заправляли гармошкой по-мушкетёрски. Однако после смены этих сапог на обычную обувь казалось, что идешь босиком. Пообещав Валентине вернуться к её запросам после траловой

экспедиции, снова ушёл в море к берегам Грузии со своим экипажем сейнера «Секстант».

Переход на другие орудия лова, требовал обучения экипажа новым условиям работы. Поэтому в судовой роли появилась новая должность «трал-мастер» (специалист по работе с тралом). Не зря среди сотрудников Гослова бытовала байка, что ряд молодых матросов при оформлении на работу в отделе кадров на традиционный вопрос: «Ловили ли раньше рыбу?» отвечали, не сговариваясь, приблизительно одинаково:

— Да, конечно, в школьные годы на удочку с поплавком…

В этой связи первые сутки с тралом занимался весь экипаж, обучаясь не сложным, но достаточно специфичным условиям труда.

С периодичностью в два часа осуществлялся подъём трала на палубу, поэтому вскоре вымотавшийся полусонный экипаж был переведён на двухсменный режим работы. В промежутках между подъёмами трала рыбаки, не раздеваясь, падали на кормовую площадку и засыпали, работа по тралению обычно продолжалась непрерывно с шести утра до полуночи. Субботние и воскресные дни при этом были обычными рабочими днями. Среди рыбаков ходила поговорка по поводу приостановки траления в штормовую погоду: «Задует родной — даст выходной…»

Результатом полусонной работы могли быть травмы, что иногда и случалось.

В период непогоды, когда отстаивались сейнера в порту Батуми, один из наших матросов, всегда обстоятельный и дотошный даже в мелочах, побывал на танкере, стоящим под погрузкой, для беседы с его матросами:

— Правда ли, что рабочий день на торговых судах составляет всего 8 часов, а в случае переработки или авралов выплачиваются сверхурочные, называемые «овертаймом»?

Безусловно, работа рыбаков с транспортными моряками не попадала ни под какое сравнение. Можно было только по-доброму им позавидовать. Следовал один вывод — надо учиться!

При донном тралении в трал попадала не только морская живность (морской кот, морская лиса, камбала, различные другие придонные рыбы), но также и различные предметы — глиняные черепки, бутылки, ракушки рапана, развороченная антенна от радиопеленгатора и т. п. В один из дней захватили тралом какой-то весьма большой предмет, вероятно, затонувшее судно. Пришлось вырывать трал не лебёдкой, а с разгона рвануть всем корпусом сейнера, потом, естественно, занимались ремонтом трала. Одно из судов Гослова подобным образом затралило сбитый в войну самолёт. Все такие неблагополучные места,

обнаруженные при тралении, фиксировались на карте штабного судна, а позже и на картах сейнеров, получающих наряд для траления в заданном районе, как правило, у берегов Грузии.

Траловая навигация по продолжительности зависит от реальной погоды. В нашем случае она продолжалась до второй половины декабря, когда уже в северной части Чёрного моря начались морозы. Сейнеры потянулись на базу к порту Новороссийск, в основном без приличных уловов. В районе Туапсе, где вблизи береговой черты производилась заготовка дров из хвойного леса для вывоза морем, наш сейнер стал на якорь и с помощью рабочей шлюпки мы заполнили пустующий трюм ёлками к Новому году. Не возвращаться же домой абсолютно порожними! Ведь за период отсутствия реального поступления выловленной рыбы или морепродуктов заработная плата нам начислялась только 30 % от назначенных окладов.

С приходом домой теперь надлежало, наконец, будущему штурману решить — работать дальше на море или на берегу? Этого настоятельно требовала его зазноба Валентина. В этот раз при встрече она подпевала по-новому:

Замела метель дороги,
Стынут руки, стынут ноги,
А его всё нет и нет…

В смеющихся глазах прошлой грусти уже не было заметно. Как позже выяснилось, изменения произошли не случайно. А пока впереди встреча Нового, 1956 года.

К концу декабря возвратились в Новороссийск все суда Гослова. Так называемый «тюлькин» флот становился лагом друг к другу у разбитого ещё в период войны 5-го причала. С усилением морозов несение стояночной вахты было настоящим испытанием, отопления на судах не было, грелись вахтенные матросы, как правило, в крохотных камбузах, где имелись печки, работающие на дровах и на угле. Вскоре я основательно простыл, началась острая ангина. Пришлось уйти на продолжительный больничный. Сложив в сетку-авоську свой смерзшийся спортивный костюм, в виде ледяного куска, т. к. не довелось ранее где-либо его растопить и постирать, вместе с нехитрыми своими пожитками, уложенными в чемодан, но в забродных сапогах по-мушкетёрски, выехал в наш посёлок к родной матери на лечение. Новый год встретил в домашней постели, лечился.

8. Береговая работа и портофлот

За период болезни, где-то к середине января, после долгих колебаний пришёл, наконец, к решению — попробую поработать на берегу, попытаюсь «завязать» морским узлом свою прежнюю мечту. Возможно Валентина была права, продолжительная разлука это не для неё. Теперь, надо полагать, всё изменится к лучшему.

Уволившись из базы Гослова и сдав на склад забродные «мушкетёрские» сапоги, по совету родной матери вышел на работу с дальним родственником, И. Гордула, в забой по выламыванию природного камня для дробилки на дорожно-эксплуатационном участке (ДЭУ-309). Работа тяжёлая — махать кувалдой, разбивая на куски вертикальные каменные пласты толщиной до полуметра, а затем вручную отгружать эту гору битых камней на самосвал для доставки на дробилку. После двух месяцев такой «зарядки» был переведен непосредственно на дробилку для загрузки, камень за камнем из вываленных самосвалами груды камней, в прожорливый рот дробилки, выдающей в итоге строительную щебёнку для ремонтных работ дорожного полотна на союзной трассе Краснодар-Новороссийск.

Несмотря на достаточно тяжёлый труд, в три месяца получил для себя важный результат: сложилась абсолютно чёткая картина взаимоотношений с Валентиной — разлады не прекратились. Более того, за период моего пребывания в море, как выяснилось, у неё были увлечения молодыми парнями — водитель Володя из автоколонны ДЭУ, молодой начальник цеха на цемзаводе «Орел» и т. п. Поэтому моё решение о переходе на береговую работу, оказывается, было явно ошибочным. Об этом выводе вскоре проинформировал Валентину. Изложил ей планы на будущее — свою судьбу полагаю связать только с морем, продолжу готовиться к вступительным экзаменам в мореходку им. Г.Я. Седова. У Валентины, оказывается, в этой связи был свой альтернативный вариант: о море необходимо забыть, продолжить учиться надо в станкостроительном техникуме в городе Краснодаре, а после окончания техникума, т. е. через ближайшие 3 года, оформить нашу свадьбу. Как же нам быть вместе дальше?

Моим будущим детям нужна будет надёжная мать, которая сможет вырастить детей при моей работе на море. Валентина в эту схему, похоже, не вписывалась. Однако она по-прежнему продолжала настаивать на своем варианте: «Если уйдешь учиться в мореходку, то тогда я в ближайшее время выйду замуж за другого…». Наши дороги разошлись. Окончательный разрыв

состоялся. Валентина вышла замуж, а я перед самыми майскими праздниками получил, как подарок, наконец, долгожданную записку в отдел кадров порта, за подписью начальника портфлота г. Гуштурова, для приёма меня на работу матросом 2 класса на ледокольный буксир «Краснодарец». Открывалась теперь очередная новая страница в моей жизни.

В тот период в составе Новороссийского портфлота было несколько буксиров-тружеников: красавец, румынской постройки, новый дизельный буксир — спасатель «Очаковец» (1200 л.с.), ледокольный финский паровой буксир «Краснодарец»(600 л.с.) и довоенный паровой буксир «Мангуш» (около 400 л.с.). Буксир — спасатель был своего рода элитным судном, в состав его экипажа попасть было не так просто, например, у моториста Бориса Власенко, с которым позже пришлось встречаться в мореходке, в бухгалтерии порта работала мать. Соответственно работники вблизи пенсионного возраста в основном оказывались на буксире «Мангуш». А весь остальной разношёрстный состав попадал на буксир «Краснодарец». Командовал этим буксиром почтенного возраста бывалый моряк, прошедший в свое время в период НЭП-а стажировку на английских судах, П.С. Шепотиленко. Он носил остроконечные длинные усы, за что между собой моряки незлобно называли его кратко-«усатый», был строгим, особенно в части содержания буксира в чистоте. Швартовные работы в порту судам, приходящим под погрузку или выгрузку, обеспечивал, как правило, «Краснодарец», иногда помогал также «Мангуш».

Приём выброски, подача буксира на отшвартовываемое судно и крепление буксира на кнехтах в мой первый день работы были под пристальным вниманием нашего «усатого». Как позже узнал от рулевого, в разговоре со старшим помощником, капитан отозвался в мой адрес кратко: «Сработаемся…» Дополнительно вскоре произошел незначительный случай, но в пользу нового матроса. Заклинился неожиданно барабан буксирной лебёдки, для ремонта необходимо, прежде всего, разобщить этот барабан с корпусом лебёдки. Второй механик, занимавшийся этой проблемой, приспособил лом, по верхней части которого надо было нанести удар кувалдой. За этой работой наблюдали машинист, два матроса и наш «усатый», но никто не решался взять кувалду в руки. Тогда вызвался помочь будущий штурман. Второй механик с большой осторожностью согласился на такое предложение нового матроса — на всякий случай опустил руки пониже, чтобы не пришёлся удар кувалдой мимо лома по рукам. Работа была успешно закончена в ближайшие минуты — после нескольких приличных ударов кувалдой, «новичку», прошедшему практику в кузнице и в забое каменоломни, обращаться с

кувалдой было далеко не впервой. Испытательный срок на должность матроса 2 класса закончил вполне успешно.

Потянулись обычные рабочие дни. Экипаж был разделён на две смены, работавшие по суточному графику. Местные члены экипажа, сдав вахту, уходили домой, а другие, кому некуда было спешить, отдыхали на буксире. Так однажды, проснувшись в кубрике от шума вливаемой воды, увидел, что во весь открытый иллюминатор вливается огромный фонтан забортной воды. Соскочив с койки второго яруса, захлопнул с трудом иллюминатор на задрайку, а через минуту прежний напор воды прекратился. Оказывается, при отшвартовке очередного судна наш буксир по требованию лоцмана изменил резко направление буксировки, сильно накренился и иллюминатор вошел в воду. Потом, пришлось почти половину дня вычерпывать воду из кубрика и сушить подмоченные личные вещи, матрасы, постельное бельё. Позже наш «усатый» строго приказал, чтобы иллюминаторы вблизи ватерлинии открывались только с его разрешения. Безопасность — превыше всего!

Как уже отмечалось, экипаж буксира был сформирован из самых разнообразных лиц морской среды, некоторые, из которых были достаточно яркими личностями. К примеру, машинист Фёдор Романович — волжанин, в произношении заметно усиливал звуки на букву «о». Оказывается, он закончил в свое время в Ленинграде военно-морское училище имени Дзержинского, служил на подводных лодках, занимал должность старшего механика. Однако по причине злоупотребления спиртным был уволен из ВМФ. Сменил позже несколько мест работы на «гражданке», пока не утерял где-то свой диплом об окончании «Дзержинки», конечно, по пьянке. Теперь удалось здесь устроиться с трудом на должность машиниста. Сейчас, после письменного обращения в училище, ожидает оформления дубликата своего диплома. Верит, что ему удастся «подняться на ноги»: «Вот завяжу, наконец, с пьянкой и с получением дубликата диплома всё пойдёт должным образом, как прежде…»

На стоянке буксира вахту несли, находясь в вечернее время в красном уголке в носовой части судна, при появлении кого-либо на борту сразу были слышны шаги, т. к. судно было небольшой длины. В ночное время сходня на берег обычно убиралась, а пришедшие из увольнения вызывали вахтенного матроса для подачи сходни на берег окриком: «Эй! На вахте…»

Фёдор Романович приходил из увольнения нередко под «мухой» (несколько выпивший), засиживался потом со мной в красном уголке за решением задач и алгебраических примеров, которые были приведены в учебнике в виде заданий с

математических олимпиад. Готовился я к вступительным экзаменам в мореходку на базе 10-го класса. При возвращении из г. Азова, посетив училище им. Г.Я. Седова, от секретаря начальника училища получил информацию, что планируется ввести на следующий учебный год несколько групп на базе 10-и классов. Такая информация меня вполне устраивала, по всем экзаменационным предметам готовился самостоятельно в свободное от работы время. Последовательно в виде развлечения с Фёдором Романовичем мы перерешали практически весь набор заданий с математических олимпиад.

Однажды, по случаю Фёдор Романович выловил из-за борта в бухте морскую фуражку, вероятно свирепый наш норд-ост сорвал с какого-то зазевавшегося торгового моряка. Высушив и очистив от пятен, он гордился своим приобретением: «Материал касторовый[24], дорогой…». Эту фуражку Фёдор Романович носил с удовольствием, надо полагать она напоминала ему прошлую службу в ВМФ. К сожалению, несмотря на неоднократные попытки «подняться на ноги», оторваться от зависимости к спиртному, его заверения регулярно через 3 месяца, каждый раз срывались и Федор Романович впадал в глубокий запой, продолжающийся до недели. Однажды увидел, как ребята из машинной команды доставляли его на буксир почти на руках, едва перебирающего ногами, полураздетого и без любимой морской фуражки.

Позже, когда я уже поступил в мореходку и прибыл в Управление порта за расчётом, у матросов последнего своего буксира «Джарылгач» поинтересовался судьбой Фёдора Романовича. Оказывается в конечном итоге после целого ряда повторений тех же недельных запоев (с регулярностью в 3 месяца) он был переведен с должности машиниста на должность кочегара, несмотря на то, что дубликат диплома о высшем образовании у него был уже на руках. В город выходил редко, используя фуфайку, которая была общей собственностью в кочегарке. По-прежнему надеялся Фёдор Романович «завязать» со спиртным, интересовался береговой работой на заводе «Молот» — обещали якобы принять на инженерную должность. Как сложилась у него судьба дальше, я уже не мог знать — свои заботы и своя судьба надолго оторвали меня от любимого города Новороссийска.

Запомнился также своим необычным поведением, рослый, сухощавый матрос Карл Сибар по национальности финн, сирота. При несении стояночной вахты он обычно заваривал из одной или двух пачек чая своеобразный напиток «чифирь»[25], чтобы не очень на вахтах хотелось спать. Причащался таким чаем сам и угощал желающих, хотя напиток этот прескверный.

Как-то однажды после вахты он предложил свободным матросам пойти поужинать вместе с ним в ресторан на морском вокзале. В связи с отсутствием наличных денег трое из приглашенных стали отказываться. Тогда Карл заявил, что деньги наличные у него есть, поэтому счёт из ресторана он оплатит сам, а потраченную сумму разделит потом на четверых, при получении зарплаты они рассчитаются. Рабочий вариант — почему не согласиться? Ужин в ресторане сдобрили спиртным, без особого злоупотребления. Возвращались на буксир весьма довольные, с предложениями, что можно было бы и в дальнейшем использовать такие выходы на деликатный ужин. Однако по прибытии на судно Карл, вдруг до неузнаваемости захмелел, стал ругаться, выкрикивая:

— Шаровики, за чужой счёт готовы есть и пить — обманщики!

С трудом его угомонили. Сложилось впечатление, что ему не ужин с друзьями нужен был, а эта скандальная разрядка. Конечно, при первой же зарплате все приглашённые на «званый» ужин с ним рассчитались, а на будущее ни о каких подобных посиделках в кругу своих матросов, уже не могло быть и речи. Вероятно, что это нам было поделом.

Большая часть 4-го причала в порту была отведена под грузообработку транспортных судов. Здесь однажды стоял большой иностранный теплоход какой-то индийской компании. На носовом флагштоке развевался флаг компании с голубой свастикой. Как позже выяснилось, Карл Сибар, пробравшись поздно вечером нелегально на это судно, сорвал этот флаг с голубой свастикой, а при попытке сойти на берег был задержан пограничниками. Позже наш капитан «усатый» побывал по вызову у начальника погранзаставы, подписал акт о задержании и опознании матроса с буксира «Краснодарец» г-на Карла Сибара. На вопрос пограничников — зачем ему нужен был тот несчастный флаг, Карл ответил:

— Мои родители были расстреляны немцами, в отместку за это хотел из свастики сделать себе портянки…

Тем не менее, по рекомендации пограничников Карл Сибар позже был уволен из портфлота, лишившись дальнейшего пропуска на территорию порта. Причина была однозначно всем понятна — мало ли что взбредёт в голову такому парню.

Замечательными специалистами на буксире, конечно, были многие другие, к примеру, боцман Иван Городецкий и старший матрос Иван Рослик, под их руководством расширялись мои познания в матросской профессии. По рекомендации нашего «усатого» они оба вскоре окончили курсы судоводителей до 200

регистровых тонн[26], затем перешли на работу старшинами на пассажирские катера, осуществляя перевозки внутри Цемесской бухты и к пляжу на Суджукскую косу.

Из машинной команды заслуживал особого внимания некий машинист г-н Питько, всегда аккуратный, в отглаженном костюмчике, словоохотливый в беседах, единственный член КПСС на судне. Поближе познакомившись со мной, удивился: «А почему ты до сих пор не член комсомола? Это положение необходимо исправить…» Вскоре по его единственной рекомендации был принят в состав комсомола. Бескорыстный, внимательный к окружающим, казалось, такому можно было только подражать. Более близкое знакомство с ним продолжилось позже — после перехода на новый буксир «Джарылгач» с лучшей частью экипажа с буксира «Краснодарец». Вероятно в мой адрес внёс свою лепту и г-н Питько, когда формировался состав нового экипажа. Всё это прояснилось только потом, на м/б «Джарылгач»[27].

За время работы на л/б «Краснодарец» произошли изменения в личной жизни. После разрыва с Валентиной в свободные от работы дни неоднократно посещал танцы в заводском клубе цементного завода «Первомайский» — провожал домой то одну, то другую девушку из нашего посёлка. Теперь я — свободный человек, как хочу, так и поступаю. Практически выбирал себе новую подругу. Однажды, провожая домой после танцев знакомую девушку Наташу Лукаш, по-доброму от неё услышал совет: «Не теряй времени зря, Люся Савина в тебе души не чает…» Позже, задумавшись об этом, решил поближе познакомиться с этой Люсей. Оказывается, она — двоюродная сестра Валентины. Ну и что? Ведь я теперь — свободный человек… Так в очередной вечер танцев провожал домой уже Люсю. Оказалось она — прекрасный собеседник. Рассказала, как в день вручения аттестата сидела в актовом зале вместе со своей мамой и представила ей, влетевшего в зал за аттестатом, ухажёра сестры Валентины. Будущая моя тёща, конечно, не мало удивилась этому заочному знакомству, проговорила: «Пусть бог милует нас от такого родственника…». Но судьба распорядилась иначе. Дружба с Люсей продолжилась и весьма надолго.

Она после окончания школы поступила в медицинское училище, проживала на съемной квартире в городе Новороссийске, а там же была и моя работа. Поэтому нашим встречам ничто не мешало. Иногда приходил к городской больнице, ожидая окончания её занятий. Сокурсницы нередко подшучивали над ней: «Люся, тебя снова ожидает твой боцман…». Они однако не знали, что в незримом ранце этого «боцмана» лежит «жезл» будущего штурмана, а это было прекрасно известно

самой Люсе ещё со школьных лет. Ведь она училась в параллельном классе, была старостой класса и не раз, оказывается, вступалась за «вредного мальчишку» из соседнего класса — как отзывалась в мой адрес тогда Анна Ивановна, преподаватель немецкого языка.

Подошло время для выезда на вступительные экзамены в мореходку. Оформив отпуск, выехал поездом в г. Ростов-на-Дону. В дороге продолжал повторять оставшиеся параграфы по тригонометрии согласно программе 10-го класса. Каково же было моё удивление по прибытии в училище, когда увидел, что все абитуриенты готовятся по предметам 7-го класса — русский язык, математика, Конституция СССР. Обратившись в учебную часть, попросил в связи с изменением условий приёма, которые не были доведены до моего сведения в своё время, если возможно, разрешить сдать сейчас вступительные экзамены по программе 10-го класса. На свой запрос, заведующий учебной частью И.И. Чумаченко, ответил отрицательно:

— Если готов сдавать вступительные экзамены за 10-й класс, то за 7-й класс тем более сможешь сдать успешно…

Экзамены на базе 7-го класса, конечно, я сдал и так называемую «мандатную» комиссию, которая занималась зачислением в курсанты училища, состоявшая из педагогов во главе с Н.А. Юрковым — начальником училища, прошёл. А далее, как и все остальные, возвратился домой, ожидая официального вызова на учёбу.

В период прохождения медицинской комиссии, которая назначалась перед вступительными экзаменами, обратил внимание, как много абитуриентов было отклонено врачом ухо-горло-нос. Удивительно, как мои миндалины, «хронический тонзиллит», не попали под отрицательное заключение. Позже, когда уже был курсантом, практически все мои однокашники из нашей группы, попали, согласно требованиям этого врача, под нож хирурга для удаления миндалин. Обычно он говорил:

— На ходовом мостике, где постоянно сквозняки и ветры, особенно при взятии пеленгов, невозможно нормально работать с больными миндалинами…

Вскоре получил из училища пухлый конверт, это были мои документы — значит, по своим результатам вступительных экзаменов конкурс я не прошёл. Второй год остался вне мореходки.

Разочарование было крайне велико. В таком настроении обратился в военкомат, чтобы меня призвали в армию. Однако и здесь был получен отрицательный ответ: «Когда надо будет, тогда и вызовем, ожидайте…». Пришлось возвращаться на свой буксир

«Джарылгач» и продолжить работать до очередной попытки сдачи вступительных экзаменов, в третий раз.

9. Снова год до мороходки

Для получения приписного свидетельства, выдаваемого в военкомате будущим призывникам, их предварительно вызывали на медицинскую комиссию. У будущего штурмана при этой процедуре было обнаружено повышенное кровяное давление, поэтому было выдано направление на дополнительное обследование и наблюдение в стационаре больницы водников, по улице имени Сакко-Ванцетти.

Никаких отклонений в здоровье врачи не обнаружили, но несколько дней пришлось провести в больнице. На мой вопрос о причине скачка давления, на комиссии в военкомате, наблюдающий врач предположил, что это было проявление так называемой «юношеской гипертонии», сейчас всё в норме. Со своей стороны возникла иная мысль, не исключено, что это — результат неровных отношений с бывшей зазнобой Валентиной. Но теперь все споры и переживания позади. С новой подругой Люсей совершенно другие, всегда ровные, спокойные взаимоотношения. Она — действительно настоящая поддержка и опора, тем более как будущий медик и для моих будущих детей. Выбор достойный, с каждой встречей таковое только подтверждалось.

После стационарного обследования в больнице водников военкомат выдал приписное свидетельство, а военком вскоре сообщил, что призыв этого года уже завершён и что мне представлена годичная отсрочка от призыва в армию. Следовательно, чтобы мне попасть в мореходку теперь остаётся только одна возможность — третья попытка сдачи вступительных экзаменов. А это означает, что потребуется особая, крайне напряжённая подготовка к экзаменам по всем статьям, включая и повышенные требования училищной медицинской комиссии.

С началом встреч с Люсей отпала потребность в частых поездках в наш посёлок. Дома приходилось бывать редко, все свои проблемы решал самостоятельно. Отцовский костюм, в котором ушёл из дома, давно возвратил. Расходы на одежду и все поездки в г. Ростов-на-Дону в училище осуществлялись только из своего бюджета. Поэтому работа на новом принятом буксире «Джарылгач» была и остаётся неотъемлемой потребностью. На портовских маневренных работах этот буксир использовали редко, как субститут, когда «Краснодарец» становился на ремонт. Основной нашей задачей были это — транспортные перевозки в каботаже с помощью морских барж из нашего порта в Одессу,

Феодосию, Сочи и другие пункты по побережью.

В одном из рейсов с баржей на Туапсе наш буксир проходил достаточно близко к берегу у одного из мысов, когда вдруг на вахте старшего помощника утром, когда уже рассвело, произошёл сильный рывок буксирного троса. Вероятно, своей провисающей частью он за что-то зацепился на грунте. Баржа приблизилась к нам, оставаясь на небольшом расстоянии от нашей кормы. Буксир выбирался с трудом, а вскоре буксирная лебёдка остановилась — не в силах подтягивать буксирный трос, который провисал прямо под нашу корму. Вероятно, далее необходимо было предпринять какие-то действия для освобождения буксирного троса. Поднявшийся на ходовой мостик капитан и вахтенный штурман, старший помощник, пока никаких вариантов по этому поводу не высказали. Поэтому будущий штурман, как вахтенный матрос, предложил свою идею: нужно нырнуть под корму и, перебираясь по тросу, выяснить где и как буксир смог зацепиться. Намотки на гребной винт ведь не должно быть, ведь ход застопорили непосредственно сразу после указанного необычного рывка.

В морском обиходе бытует неплохое изречение: «не согласен — возражай, возражаешь — предлагай, предлагаешь — делай…» В результате вахтенный матрос, с разрешения капитана, приступил к реализации своего предложения. Раздевшись, с кормового кранца тут же нырнул за борт. Вода оказалась достаточно прохладной, было раннее утро. Перебираясь по буксирному тросу, достаточно быстро добрался до места зацепления. Оказалось, что после кратковременного зацепления на грунте буксир, обвиснув, дополнительно зацепился за небольшой выступ от штыря на рудерпосте[28]. Казалось, достаточно было бы небольшого рывка, чтобы трос соскочил, и можно подобрать, наконец, зацепившийся буксир. Попытался самостоятельно подтянуть этот трос, но моего натяжения в воде, как тут же выяснилось, было абсолютно недостаточно, толщина буксирного троса около 50 мм. В результате сам себя подтянул к буксиру и только. Пришлось вынырнуть на поверхность моря, т. к. нырять пришлось без какого-либо акваланга. Но причина зацепления троса теперь уже была установлена точно:

— Потравите резко метров пять, а потом снова нормально выбирайте, должно быть всё чисто!

Действительно, повторно нырять не пришлось, буксирный трос освободился, и мы благополучно продолжили свой рейс на Туапсе.

У мыса Тарханкут полуострова Крым нередко встречаются необычные погодные явления. При умеренном ветре на подходах к полуострову непосредственно у самого полуострова оказывается

штормовая погода. В период нашего перехода на Одессу, как обычно с баржой на буксире, случился здесь несколько иной казус.

Будущий штурман по-прежнему нёс ходовую вахту со старшим помощником. Перед побудкой экипажа, как обычно, отправился «выпускать голубей». В те времена еще не было строгих экологических правил по предотвращению загрязнения моря, поэтому «выпустить голубей» означало очистить от бумажек корзинки из туалетов, прямо за борт на корме, где бумажки при наличии хода разлетались словно голуби. Находясь на корме, обратил внимание на направление буксирного троса, который стал перемещаться вправо по ходу. Оказывается, буксируемая баржа стала уклоняться вправо, набирая ход больше скорости нашего буксира, — вероятно, сказалась необычная ветровая нагрузка и наличие течений в районе мыса. Естественно, далеко баржа уйти не могла, натянувшийся трос в итоге её задержал. Однако, находясь в сильном натяжении вдоль борта баржи, наш буксирный трос захватил за лапу левого якоря баржи. Возвращаясь в нормальное положение буксировки, наш буксирный трос последовательно натягивался, как тетива лука, на которой вместо стрелы оказался левый якорь баржи. Натяжение последовательно возрастало и, наконец, цепь лопнула, а якорь, как стрела, отлетел в сторону на несколько, около десятка, метров и, разумеется, утонул. На барже никакой ходовой вахты не было, все ещё спали, а наш старший помощник, подменив меня на руле, воткнулся глазами в картушку компаса. Поэтому будущий штурман оказался единственным свидетелем потери якоря с баржи на переходе.

Утром наш капитан «усатый» потребовал письменно изложить в рапорте всю картину обрыва якоря с баржи. Позже, по прибытии на рейд Одессы, при постановке баржи на якорь, он не замедлил подшутить над старшиной баржи, дав ему команду: «Подготовить левый якорь к отдаче!» Далее, как говорится, можно было писать картину маслом с небольшого экипажа баржи: с разведенными руками и открытыми ртами — куда же делся наш якорь? А ответ простой: «Крабы отъели, пока все спали…» Наука, поделом — надо было вахту не прерывать!

В период отпуска нашего штатного капитана на подмену ему направляли обычно более молодого капитана, Г, Масалитинова, который стремился во всех отношениях доказать своё превосходство над старой школой, над нашим строгим, но всегда справедливым капитаном П. Шепотиленко.

Под управлением подменного капитана, наш буксир доставил баржу с цементом в порт Сочи. Торговый причал в этом порту был

предназначен исключительно для грузов, идущих для потребления только в данном регионе. Это — прежде всего строительные материалы под грейфер: песок, галька, щебёнка и т. п. Иногда обрабатывались в небольшом количестве ящичные грузы и в бочкотаре, где требовалась нетрудоёмкая работа автопогрузчика, для подачи груза под застропку на гак портального крана. А вот для выгрузки цемента в мешках, уложенных в баржу без поддонов, вариант с поддонами стал применяться значительно позже, с разработкой пакетных перевозок, возникла у нас существенная проблема. В этом порту не было бригады грузчиков для работы с мешками, тем более, достаточно тяжёлыми, с цементом. Образовать временную бригаду, для выгрузки нашей баржи, из местного населения в таком курортном районе, как Сочи, было бесперспективным делом. Порт был готов выплачивать аккордные ставки[29], но найти для этого рабочую силу ему не удавалось. Буксир простаивал, баржа не выгружалась. А администрация нашего Новороссийского порта неоднократно обращалась к капитану Г. Масалитинову с требованием ускорить возврат буксира с баржей в наш порт под очередную перевозку. В этой связи подменный капитан решил задействовать несколько бригад, составленных из нашего экипажа, для укладки мешков с цементом на брезентовые стропы, а далее — перевалка их в кузовы грузовых автомашин. Несмотря на выплату приличных денег по окончанию смены большинство членов экипажа больше одной смены не выдерживали, спина после работы не разгибалась. Отдохнув сутки, как минимум, под нажимом подменного капитана снова опускались в трюм нашей баржи. Потные, с прилипшим цементом на волосах, измотанные от непосильного напряжения наши моряки, конечно, не смогли бы тягаться с профессиональными грузчиками, например, из бригад Новороссийского цемпирса, где постоянно загружаются океанские пароходы. Смотришь, бывало, на мускулистых мужчин и невольно любуешься, как они легко управляются с этими тяжёлыми мешками. Вот бы такую бригаду к нам на баржу! Но нет чудес и мечтать о них нечего. Больше недели длилась наша сдельная работа на барже. Деньги были не лишними, но и не радовали, экипаж измотался под конец основательно. Зато подменный капитан от руководства Новороссийского порта получил по этому случаю благодарность. Заработал, по-другому не скажешь, но авторитета почему-то у него не прибавилось. Видно, использовал он слишком упрощённый вариант.

В связи с занятостью на работе и различными неурядицами в самостоятельной жизни увлечение поэзией после окончания

школы существенно не развивалось. Только изредка окружающая действительность почти непроизвольно была отражена в некоторых стихах. К примеру, о нелёгком труде рыбаков:

Лишь едва заря загорается
Снова:
— «Кляч отдать!» без лишних слов,
Начинается — проклинается
Вплоть до полночи день рыбаков…

Или о доставке строительного материала (гравия) в Новороссийский порт:

Наш караван спешит домой,
Где прелести Амура,
Где ожидает нас «Морстрой»
И грозный шеф Гуштуров…

При заходе в порт Феодосия, конечно, нельзя было не побывать в доме мариниста И.К. Айвазовского:

Вечер.
Закат за горой догорает,
Волны в заливе и дым от костров,
А природа
Вновь сама подбирает
Копии с этих чудесных мазков.

Различные человеческие коллизии происходили где-то там, в стороне, не задевая непосредственно будущего штурмана — до тех пор, пока судьба не свела его со старшим машинистом Питько.

Проведя предварительную подготовку выбранного «клиента» в моём лице (выдана рекомендация для вступления в комсомол, проявлено содействие при переводе на новый буксир), он учёл также мои возможности — среднее образование, стихи, отсутствие дисциплинарных взысканий. Поэтому в один из дней пригласил меня в свою каюту и, проведя короткую политбеседу на злобу дня, начал рассказывать, как он оформляет свои записи в тетради на всех членов экипажа — кто, что высказал касательно партии, правительства или любые другие антисоветские мысли и высказывания. Задача — выявить неблагонадёжных, чтобы

доложить через Питько органам государственной безопасности. Необходимо завести и мне аналогичную тетрадь и приступить к сбору фискальных сведений. А что это — тоже классовая борьба?

В сознании промелькнул, бытующий среди населения, афоризм — «писать оперу»[30]. Это далеко не стихи! Необходимо как-то от такого предложения явно отказаться, но как же безобидно это сделать? Сославшись, что вряд ли я смогу осилить такую важную политическую задачу, тем более, в данный момент всё свободное время у меня занято подготовкой к вступительным экзаменам в мореходку в третий раз. А это очень важно для меня, т. к. в случае неудачи надо будет надолго забыть об учёбе в связи с призывом в армию. «Извините, не могу заняться такой работой», — резюмировал я свои доводы.

Фискальная деятельность моториста Питько со временем становилась всё более очевидной, хотя оставалась нелегальной, — опытные моряки догадывались с какой стороны «дует ветер» — у ряда собутыльников Питько обязательно появлялись позже досадные неприятности.

В период отсутствия транспортных работ, когда буксир «Джарылгач» простаивал в порту продолжительное время в ожидании наряда, нередко организовывался общий стол с выпивкой. Деньги на закупку спиртного выделял обычно по своей инициативе машинист Питько, а потом после того, как у собеседников в результате выпивки «развязывались» языки, он, подливая, как говориться, «масла в огонь», выяснял настроения членов экипажа, выискивая неблагонадёжных, а уже затем — сочинял свою «оперу».

Однажды в разговоре авторитетный пожилой кочегар г-н Ивашечкин предостерёг будущего штурмана: «Не вздумай болтать языком в присутствии Питько, плакала тогда горькими слезами твоя будущая виза и учёба в мореходке…» При этом ответно я поделился с ним, что уже имел предложение Питько о совместной работе в таком направлении. Поэтому поправка по этому поводу мной уже сделана. «Вот и правильно!» — подтвердил Ивашечкин.

В этой связи вспоминается судьба одного из наших однокашников, П.А. Александрова, который до поступления в мореходку работал матросом в Балтийском морском пароходстве. Обладая весьма сатирическим характером, он в резких выражениях бичевал любые замеченные недостатки, за что в курсантской среде за ним утвердилось прозвище «Чацкий» (по произведению А.С. Грибоедова «Горе от ума»). Если до мореходки он постоянно работал на судах загранплавания, то в период наших плавательных практик ему отводились только каботажные

суда — из-за отсутствия подтверждения о наличии визы. Такое положение продолжалось как до окончания мореходки, так и позже, при выходе на практическую работу, в должности штурмана. Когда П.А. Александров уже стал капитаном на пассажирском судне Черноморского морского пароходства (на Крымско-Кавказкой линии, без выходов за границу), то он попытался, после встречи с одним из работников госбезопасности за рюмкой спиртного в каюте капитана, выяснить причину его злоключений с визой. К тому времени уже началась «перестройка» и в конце концов его бывший пассажир однажды сообщил, как и обещал ранее, квинтэссенцию его проблемы. Оказывается, в последнем рейсе перед поступлением в мореходку помощник капитана по политической части на судне, где работал наш «Чацкий», в своём отчёте в его адрес сделал заключение: «Имеет тенденцию остаться за границей…» Этого было достаточно, чтобы перечеркнуть судьбу штурмана дальнего плавания практически на всю жизнь.

После проявления неоднократных аналогичных отрицательных последствий для судеб некоторых членов экипажа буксира «Джарылгач» опытные кочегары и другие члены экипажа более взрослые, по сравнению с будущим штурманом, решили на общем собрании поднять вопрос о старшем машинисте Питько с постановлением собрания о его списании на берег. Кочегар Ивашечкин предупредил меня, что будет, вероятно, затронут вопрос о фискальной деятельности г-на Питько. Если вдруг потребуется подтвердить наличие «оперной» тетради у г-на Питько, то мне надлежит ответить только «да» или «нет» (без каких-либо дополнительных сведений). Когда, действительно, встал такой вопрос, будущий штурман засомневался, но в итоге не стал кривить душой, ответил по правде, как оно и есть, ответил «да». Однако, несмотря на все эмоциональные выступления членов экипажа, г-н Питько не был списан с судна. Продолжал работать, как будто ничего не произошло. Один единственный коммунист имеется в составе экипажа и вдруг его списать — за что? За сотрудничество с органами госбезопасности? Конечно, никто не решился. Вскоре после этих событий я напросился в больницу на операцию по удалению миндалин, а потом снова выехал в г. Ростов-на-Дону для подготовки к вступительным экзаменам. О дальнейшей судьбе Питько узнал, когда уже был курсантом и в период летнего отпуска побывал на м/б «Джарылгач», красуясь своей морской формой.

Оказывается, что г-н Питько по-прежнему использовал в своей нелегальной работе старые методы — организовывал

«доверительные» пьянки, продолжая выдавать деньги для закупки спиртного. Однажды, за одним из таких застолий старые кочегары смогли «накачать» самого Питько спиртным, который в принципе был трезвенником. От чрезмерного принятия горячительных напитков г-н Питько, естественно, вскоре «вырубился» и его доставили в каюту, уложив спать. А в это момент поступил наряд от диспетчера порта — буксиру «Джарылгач» сниматься в порт Геленджик для буксировки оттуда освободившейся баржи. Члены экипажа, никому ничего не сообщая, подменили в машинном отделении г-на Питько, не попытавшись его разбудить. А когда тот проснулся, то оказалось, что «Джарылгач» уже вернулся вместе с баржей из Геленджика. Явный прогул по пьянке. Поэтому наш капитан «усатый» со спокойной совестью издал приказ о списании машиниста Питько как злостного алкоголика, на берег в расположение отдела кадров. Куда он потом устроился на дальнейшую работу, это уже никого не интересовало. Да и понятно почему, ведь не зря возникла среди простых работяг-тружеников поговорка: «Доносчику — первый кнут!». Мало ли что в запале рабочий люд, не подумав, может сболтнуть, даже иной раз заматериться, чтобы разрядиться. Когда царь Петр I задержался с подачей лапы якоря под кузнечную сварку, то и он сносил пару «ласковых» слов от кузнеца: «Ух, разиня, мать твою перемать/..» Ну и что? Разве тот кузнец был врагом Петру I? Конечно, нет! Поэтому о мировоззрении людей по их внешним проявлениям, видимо, далеко не всегда можно судить, тем более так однозначно, особенно таким усердным «писакам», как машинист Питько. К сожалению, подобный контингент у нас ещё долго не переводится, в этом пришлось убедиться дополнительно, но уже спустя много лет.

Решение об удалении миндалин мной было принято самостоятельно в связи с предстоящей медицинской комиссией перед вступительными экзаменами. Об этом, разумеется, никого не предупреждал, полагая, что смогу без каких-либо сочувствий или кривотолков перенести эту операцию. Однако однажды, находясь в больничной палате, в период обхода врачей увидел вместе с ними группу девушек-студенток, которые проходили своего рода практику, выслушивая от дежурного врача историю болезни и метод лечения каждого больного. Они проходили от койки к койке. Будущий штурман, притворившись спящим, воткнулся в подушку. Когда вся группа подошла к моей койке, услышал голос дежурного врача:

— А этот больной ожидает операцию по удалению миндалин… Меня «будить» не стали, и вся группа перешла к

другому больному. «Слава богу — пронесло!..» Не стали заглядывать в мой рот все молодые студентки, чтобы увидеть увеличенные миндалины. Однако где-то через минуту услышал, как кто-то незаметно украдкой пощекотал подошву моей ноги. Конечно, это была моя Люся. Позже она рассказала, что моя рука, прикрывавшая лицо, находилась сверху и очень уж ей показалась знакомой. А ручные дарственные часы «Победа», с которыми я не расставался, окончательно выдали ей — кто же этот «спящий» пациент. После этого случая наши встречи продолжились и в больнице. После лекций она обычно прибегала ко мне и мы гуляли с ней по небольшому прилегающему парку, я в больничной пижаме, как и многие другие больные. Снабжала меня литературой для чтения, особо запомнилась книга Майн Рида «Всадник без головы». Чудесное было время, поэтому операцию перенес легко, без никакой боязни, хотя и было несколько дней больно глотать пищу.

После выписки из больницы выехал в город Ростов-на-Дону, выяснил заранее условия приёма в текущем году. Оказывается, образование отдельных групп на базе 10-го класса не было запланировано. Зато вместо обычных двух групп судоводителей будет набрано в этом году пять групп, т. е. 150 человек. В связи с приёмом в основном лиц, имеющих стаж работы на море не менее двух лет, образовываются также при училище месячные подготовительные курсы для абитуриентов. Поразмыслив, принял решение — не искать другой мореходки, мне нужна была «беспроигрышная лотерея». Мысленно себе поставил задачу, если в процессе подготовки на подготовительных курсах для получения «пятёрки» необходимо будет 25 раз переделать какое-либо задание, то я это выполню. Добьюсь отличных результатов.

Сдав документы в приёмную комиссию, к назначенному сроку начала работы подготовительных курсов снова вернулся в училище. Началась усиленная подготовка. Конечно, на базе 10 классов программу семилетки возобновил в памяти без особого труда. В нашей подготовительной группе оказался некий абитуриент, П. Супрун, который отслужил на севере в ВМФ пять лет. Ему эта подготовка к экзаменам давалась тяжело, поэтому он напросился сесть рядом со мной и по мере необходимости обращался ко мне за помощью. Однажды пригласил меня после занятий заглянуть в буфет вблизи мореходки. Он рассказал о трудностях и лишениях в своей жизни и попросил, чтобы я ему помог справиться с наукой, особенно с математикой. Для скрепления дружбы предложил выпить — хотя бы по сто грамм. После неоднократного отказа он заявил, что поверит в моё согласие о помощи только в случае принятия его

угощения. Пришлось согласиться.

Следует отметить, что как при сдаче вступительных экзаменов, так и все четыре последующих года учёбы в училище Петя Супрун сидел рядом со мной с правой стороны. Как отслуживший на флоте, он был назначен старшиной нашей роты, что в какой-то мере ответно помогало и мне, особенно для последующих поездок к семье в Новороссийск. После окончания училища П. Супрун успешно продолжительное время трудился в портофлоте порта Ильичёвск в должности судоводителя на буксире — без особых запросов на продвижения по службе.

Перед вступительными экзаменами, при прохождении медицинской комиссии у врача ухо-горло-нос, состоялся следующий небольшой диалог:

— Так, у Вас была операция — удалены миндалины…

Будущий штурман попытался пояснить:

— Да ведь вы в прошлом году…

Не дослушав моего пояснения, врач продолжил:

— Так это я тебя оперировал. Вот теперь ты здоров и готов для штурманской работы!

И тут же подписал мою справку о здоровье. Своё пояснение, конечно, продолжать я не стал — пусть думает, что это действительно его работа, вероятно, результат операции ему понравился.

Избегая возможных недоразумений с давлением, попытался подстраховаться при прохождении медкомиссии у врача терапевта. Поэтому с мотористом м/б «Очаковец» Борисом Власенко мы договорились: он с моей карточкой пойдёт к терапевту, а я с его карточкой — к окулисту. У него с моей карточкой вопросов не возникло, а у меня после проверки зрения врач засомневалась:

— Что-то ты не похож, по карточке очень худой, а в действительности гораздо полнее…

Врач была сама в очках, вероятно, с достаточно сильным их искажением. Пришлось полушутя ответить ей:

— Да это я был в отпуске. Мать подкормила, пополнел.

Когда вышел из кабинета, тут же встретил Бориса Власенко, который нервно утюжил коридор. У него в то время на веках были небольшие высыпания (блефарит?), поэтому беспокоился он не зря. Согрешили оба, перестраховщики-аферисты. Уж слишком сильно нам хотелось стать курсантами. Судьбы наши явно нас потом простили.

В итоге Б. Власенко успешно закончил мореходку, работал в Новороссийском морском пароходстве старшим механиком на танкерах, а позже — наставником в Механико-судовой службе.

Его прыщики на веках оказались не помехой, как и мои юношеские сбои в давлении.

Вступительные экзамены на этот раз я преодолел по всем предметам на «отлично». Поэтому в учебной части мне выдали официальный вызов на учёбу, не дожидаясь прохождения мандатной комиссии, хотя предупредили, во избежание ненужного ажиотажа не распространяться среди абитуриентов о получении на руки вызова. Этот вызов на учёбу помог мне позже по прибытии в город Новороссийск.

Оказывается, что в период моего пребывания в городе Ростов-на-Дону на экзаменах в адрес моей родной матери поступила повестка о моём призыве в армию. Когда я прибыл в военкомат для снятия с учёта своего приписного свидетельства, то военком возмутился:

— Мы уже отправили ваши документы в часть, надо быть готовым для выезда по призыву…

Показав ему свой вызов на учёбу, уверенно возразил ему:

— Год назад я обращался к вам с просьбой призвать меня в армию. Тогда не согласились, а сейчас я сдал вступительные экзамены все на «отлично» и зачислен курсантом Ростовского-на-Дону мореходного училища имени Г.Я. Седова, где есть военно-морская кафедра. Поэтому пойду только учиться…

Вызвав офицера из учётного отдела, военком небрежно бросил ему моё приписное свидетельство: «Снимите его с учёта!» В учётном отделе я всё-таки поинтересовался, а в какую часть были отправлены мои документы. Оказывается, в зенитно-артиллерийскую часть. Тоже мне выбор, если бы на флот, то можно было бы ещё задуматься, а так однозначно — на учёбу в мореходку!

Узнав о моём поступлении в морское училище города Ростова-на-Дону моя будущая жена Люся после окончания медицинского училища на своём распределении выбрала наиболее близкое к Ростову-на-Дону из всех мест направлений на работу, пос. Каменоломни города Шахты.

10. Курсантская пора

Наступила, наконец, долгожданная пора — учёба в мореходке. Побудка в 6 часов утра. Зарядка, заправка постелей, утренний туалет и размещение по аудиториям. В 8 часов — завтрак. В 9 часов — начало занятий. Все перемещения по территории училища осуществлялись строем в составе учебных групп под непосредственным контролем командира роты. В первый год курсантов судоводительского отделения разместили в основном учебном корпусе, на втором этаже, на первом этаже находились аудитории, а ниже, в полуподвальном помещении, — общая курсантская столовая. Отделение багермейстеров традиционно размещалось в правом крыле первого этажа, а у судомеханического отделения был свой отдельный корпус, за производственными мастерскими. В связи с увеличенным набором первого курса, пять судоводительских групп, ощущалась в кубриках определенная теснота. В это время училищное общежитие для курсантов, на Будённовском проспекте, ещё строилось, именовалось оно исключительно по-морскому: экипаж.

Первое знакомство с капитан-лейтенантом Г.И. Торосовым, нашим командиром роты, происходило во дворе учебного корпуса, на сложенных горкой брёвнах для крыши строящегося экипажа. Все курсанты уже были подстрижены под «ноль» и переодеты в повседневную морскую форму. Слушали наставления командира роты и предстоящий распорядок учебных дней. Сидели на брёвнах, как ласточки на проводах. Легкий ветерок со стороны реки Дон изредка шевелил морские воротнички, именуемые гюйсами, каждый из которых приятно облегал курсантскую шею — словно руки любимой девушки. Вероятно, каждый курсант при этом думал о своём. Долгожданная мечта сбылась!

Старшекурсники свои морские воротнички протравливали, как правило, в слабом хлорном растворе, подчёркивая свою бывалость «выгоревшим под солнцем гюйсом», который затем отдавали, за небольшую плату, училищному портному — для замены грубой темной подкладки на чисто белую из двух выдаваемых носовых платков. Парадную форму все подгоняли у этого же портного. Курсанты к качеству его работы претензий не имели. Преподавательский состав также обшивался здесь. Старый говорливый еврей, с дрожащими руками, тем не менее, управлялся с ножницами удивительно мастерски с невиданной точностью, это результат, надо полагать, его многолетней практики. Однако бескозырки для перешивания приходилось

отдавать уже другому мастеру, обслуживающему всех курсантов, за отдельную разумную плату на дому, в частном секторе вблизи училища.

В течение первого месяца учёбы, как в период карантина, курсанты первого курса увольнений не имели. Надлежало усиленно заниматься самоподготовкой по изучаемым предметам — для адаптации и вхождения в учебный ритм, после продолжительного периода практической работы на морских судах.

С первого же курса начали изучать английский язык. Запомнился один из неудачных курсантов, великовозрастный, зубривший заданные фразы на английском. Ходил по коридору и монотонно бубнил, пытаясь запомнить ряд предложений — без особого успеха. Несколько позже, он, измученный английским языком, подал рапорт об отчислении.

Аналогичная история произошла с одним из курсантов и в нашей группе, Г. Тропп, который не осилил, казалось бы, не сложный предмет физику. Однажды, за ответом у доски, он не смог ответить на поставленный преподавателем физики вопрос по электросхеме. Высокий парень, отлично игравший в баскетбол, здесь же оказался в затруднительном положении. Преподаватель Коган, не дождавшись ответа, задал другой наводящий вопрос:

— Электрический ток, что это такое — что течёт по проводам?

Наш Гарри, любимчик коллектива, снова молча переминался с ноги на ногу. Ну, ответь же, казалось: «По проводам движутся ЭЛЕКТРОНЫ!» Не выдержав, я на листочке большими буквами по-быстрому написал: «ЭЛЕК…» и показал Гарри. Он же без всякой дальнейшей догадки произнёс: «ЭЛ**Е**К». Преподаватель с удивлением тут же переспросил: «Что-что?» Гарри подумал, что неправильно сделал ударение, и снова повторил: «По проводам движется **Э**ЛЕК». Дальше без комментариев — взрыв хохота, как со стороны преподавателя, так и курсантов. А в итоге значительно позже он все-таки подал рапорт об отчислении из-за физики — вернулся в Одессу, продолжил играть в баскетбол в портовой команде. Каждому предписано, вероятно, своё: одним нужна вода, а другим — заросли бамбука.

Учебные казусы случались нередко и с другими курсантами, в том числе и со мной. Так однажды был задан для пересказа небольшой английский текст.

Для проверки этого задания к доске вызвали меня. В процессе пересказа преподаватель А.Н. Тимашов (из-за своего маленького роста называемый в курсантском обиходе «Воу») вдруг остановил

меня: «Not correct!» (Неправильно). Я повторил ещё раз последнее предложение и снова уже, усиленно, прозвучало: «Not correct!» С удивлением я посмотрел на преподавателя, не понимая, где ошибка? Как выяснилось, в этом тексте надлежало обязательно употребить слова: «Например…» Преподаватель пояснил, что сказанная мною фраза «Zum Beispiel» — это по-немецки, а мы учим английский язык, поэтому надлежит сказать: «For example». Так из предшествующего обучения в школе немецкому языку здесь невольно вкралась ошибка. Оценку за это преподаватель не снизил.

Подобное задание с пересказом небольшого текста было задано и на последующее занятие. Учитывая, что я уже получил оценку по пересказу текста, очередной текст не подготовил. И вдруг наш «Воу» снова вызвал меня к доске. Я ответил, что это задание я не подготовил, поэтому выйти к доске не могу. В ответ преподаватель пригрозил: «Если не выйдешь к доске для ответа, то поставлю двойку…» (оценки он выставлял обычно в конце своих занятий), а пока вызвал к доске очередного курсанта. Просмотрев несколько раз домашнее задание, где-то около 15 строк, к окончанию ответа этого вызванного курсанта практически слово в слово запомнил весь заданный текст. Поэтому, как только вызванный курсант закончил отвечать, я заявил преподавателю, что готов к пересказу. Оценку получил снова «пять». На вопрос преподавателя, почему же не захотел выйти к доске сразу, пояснять особо не стал, нежелание получить двойку, оказывается, может делать чудеса. Весь текст я выучил, действительно, в течение ответа очередного отвечающего. Но кто же в это поверит!

Однажды курсанты нашей группы незлобно обрадовались: «Ага! Отличник учёбы, попался?» Это случилось, когда наш штатный преподаватель А.Н. Тимашов приболел, а его на занятиях подменила преподаватель Е.И. Красинская. В процессе одного из ответов, где надлежит использовать слово «Yes» (да), мной было сделано неправильное произношение: «Эс». Преподаватель меня поправила, объяснив, что слово «Эс» (Ass) означает «осёл», поэтому произносить надлежит только «Ес» (Yes).

Несмотря на некоторые незначительные шероховатости, в общем, моя учёба продолжалась весьма успешно, особенно по дисциплинам, где использовалась математика. Вполне понятно — сказалась подготовка на уровне десятилетки и былые «математические олимпиады» на буксире с Фёдором Романовичем. Вскоре мои успехи в математике стали известны и в других ротах нашего училища. Так, например, в группах багермейстеров командиром роты был некий майор Баранов,

который завоевал своё звание майора в период войны, а сейчас старался восполнить свои недостающие знания заочной учёбой в школе для рабочей молодёжи. Поэтому он напросился ко мне на возможные консультации по математике, особенно для решения различных письменных заданий.

В период наших самоподготовок неоднократно он приходил в нашу группу и садился рядом со мной для решения ряда математических задач и алгебраических примеров под моим контролем. Разумеется, что в группе в присутствии майора воцарялся образцовый порядок. Никто не решался «выступать» в его присутствии, тогда как в обычное время, при отсутствии старших, самоподготовка нередко превращалась почти в балаган. Обходы дежурного офицера по аудиториям при этом не были помехой для возможных вольностей и разрядки, хотя бы только в период самоподготовки.

После настойчивых высказываний недовольства, мне лично от наших сокурсников, проведение консультаций с майором Барановым пришлось последовательно закончить, сославшись на мою явную занятость. Не подбирать же другое место, вне аудитории, для проведения подобных занятий, когда у меня уже есть «на буксире» курсант П. Супрун.

В первый год обучения потребовалась адаптация не только к учебному графику, а также и к организации курсантского питания. Чего греха таить? На первых порах молодым парням его несколько не хватало, особенно в период самоподготовки, перед ужином. Находился, как правило, «голодный» инициатор, проходивший по рядам с бескозыркой, куда сбрасывалась карманная мелочь курсантов, а затем этот деятель отправлялся, с сопровождением, в училищный буфет и закупал 3–4 булки хорошего серого хлеба. Делили хлеб потом уже в учебном классе, строго по-братски. Съедался каждый кусочек почти в одно мгновение, вкус — изумительный.

От старшекурсников мы знали, что более года назад в нашем училище прошла генеральная проверка деятельности администрации по хозяйственным вопросам, в том числе и по организации курсантского питания. Нашлись недостатки. Сделаны были определённые выводы. Произошла смена руководства, было введено правило о выделении в курсантскую столовую «дежурного по камбузу» из числа старшекурсников, в обязанности которому входил контроль за закладкой продуктов в котел согласно меню и за соблюдением должного качества приготовленного питания.

Среди курсантов бытовала не безобидная шутка, что кто-то случайно облил однажды курсантским борщом Рынду[31], которая

потом облезла, а курсантским желудкам — ничего, до сих пор питаются таким борщом.

Уже на старшем курсе довелось и мне побывать в роли «дежурного по камбузу». Не обошлось здесь без незначительного казуса. При делёжке по ротам выдаваемого сахара оказалось, что была пропущена группа курсантов, выделенная на хозработы (заявка для оставления расхода продуктов на эту группу поступила от дежурного по училищу с опозданием). В результате весь сахар к концу обеда был съеден, а группа на хозработах осталась без сахара. Избегая конфликта, пришлось обращаться в училищный буфет — к всегда выручающей всех курсантов выдачей продуктов в долг буфетчице Дусе за выдачей дополнительного сахара, за мой личный счёт[32] на группу, находящуюся на хозработах. Просчитался — сам виноват, плати из свою кармана.

В период празднования 40-летнего юбилея Советской власти командование училища решило отметить этот революционный праздник массовым заплывом всего училища по реке Дон. На левый берег были перевезены катерами все курсанты, которые не были заняты в нарядах по училищу. Левый берег, как наиболее мелководный, имеющий песчаный пляж и прекрасную рощу, был любимым местом отдыха горожан. Сооружённые причалы на левом берегу обеспечивали приём пассажирских катеров, обслуживающих городскую переправу. В училище также был свой катер, который принял участие в этом заплыве курсантов, сопровождая нас из соображений безопасности на воде — ноябрь месяц далеко не летний, вода в реке Дон была уже достаточно бодрящей.

Перед началом заплыва было объявлено общее построение на пляже, по-ротно, под контролем старшин. Выступили с торжественной речью начальник училища и замполит, отметившие важность этого политического мероприятия в честь 40-летия Октября. Затем входили в воду на глубину и наши курсантские «квадраты», отправлялись вплавь по течению по отмеченному маршруту вдоль левого берега. Впереди толкался, сооружённый на спасательных кругах, праздничный лозунг — «Слава 40-летию Октября!» Дистанция заплыва составляла 500 метров. Преодолев это расстояние, большинство курсантов выходило на левый берег для возвращения в училище на городских катерах (прямо в плавках). На последнем этапе командования училища уже не было и достаточно значительное количество курсантов, наиболее ловких в плаванье, непосредственно после окончания дистанции заплыва, повернули вплавь дальше — для пересечения реки Дон на правый берег,

прямо к училищу. За этой группой последовал и я, не хотелось отставать от хороших пловцов. Где-то на середине реки я почувствовал, что ногу стала прихватывать судорога. Благо вблизи оказался училищный катер, последовательно подбиравший плывущих на правый берег. Выбравшись на катер, промассировал ногу и судорога прошла. Оказывается, в середине течения реки вода была более холодной, что является вполне закономерным: при наличии течения вода перемешивается и тепло распространяется по всему объёму, а при отсутствии течения поверхностный слой не перемешивается и вода нагревается значительно больше.

Наряду с обычными нарядами, предназначенными для использования охранных функций по всей территории училища, выделялись также в зависимости от потребностей согласно заявкам от руководителей по заведованиям, отдельные группы курсантов на так называемые хозработы. Такие заявки поступали, на очередной день, к дежурному по училищу. Особой оригинальностью почему-то отличались заявки от заместителя начальника по хозяйственной части (г. Сарана), например: «Выделить грузовой автомобиль ЗИС или, при отсутствии такового, выделить трех курсантов…» Можно полагать, что это будет равнозначная замена 60 л.с.:3 = 20 л.с. = 1 курсанту?

Приближалось завершение строительства нашего экипажа на Будённовском проспекте. Потребовалась очистка прилегающей территории, отведённой под двор экипажу, где в последствии будут проводиться утренние зарядки и построения, по-ротно, колонн курсантов для ежедневного перехода в основной учебный корпус по ул. Седова, 8. Для разборки и очистки от оставшихся старых одноэтажных строений, находящихся на территории будущего нашего двора, привлекались поочередно из каждой роты группы курсантов — на всё те же училищные хозработы. Разбирая стены здания, наши курсанты однажды наткнулись на замурованное хранилище денег. Вероятно кто-то из бывших царских богатеев, промышлявший торговлей на рядом находившимся городском рынке, в период гражданской войны подался в бега, спрятав свою наличность до лучших времён. Вернуться не удалось, а вся бумажная наличность за истекшие годы превратилась в архивные бумажки, не имеющие реальной стоимости. Эти бывшие «деньги» побывали потом в каждой роте, все насмотрелись на эту, теперь уже своего рода, коллекцию старых купюр. Новый их владелец — курсант, который расковырял их в стене сносимого здания, в ней в принципе не нуждался, поэтому позже за договорную сумму уступил её мне. Теперь кроме домашней коллекции почтовых марок у меня

дополнительно будет ещё и коллекция старых денег. Для большего восприятия истории России всё-таки это достаточно интересно!

Училищный карантин для курсантов первого курса продлился всего один месяц, после которого начали выпускать нас в увольнение на субботние и воскресные дни. В первую очередь эти увольнительные как поощрение, получали отличники учёбы, к числу которых относился и я. Поэтому с первых же увольнений начались мои регулярные поездки к Люсе в посёлок Каменоломни города Шахты. Обычно приезжал я к ней вечером в пятницу, а в воскресенье во второй половине дня возвращался обратно. Увольнение для всех выдавалось только до 23 часов воскресного дня — далее «Отбой!» и с утра начало новой учебной недели.

После автобусной остановки в городе Шахты добирался к дому Люси, где она снимала комнату в посёлке Каменоломни, обычно пешком. Однажды по дороге увязался за мной местный мальчуган, который, кривляясь, стал дразнить, увидев приезжего в морской форме:

Моряк — с печки бряк,
Растянулся, как червяк…

Эти выкрики меня никак не задевали. Понимал, что этому мальчишке хотелось хотя бы каким-то образом затронуть курсанта — в бескозырке с ленточками! Вырастет из него, надо полагать очередной «морской волк». Это уже было мне хорошо знакомо, мы все эту стадию проходили.

Прибегая со своей работы, из санстанции после многочисленных поездок по объектам санитарного надзора, Люся была уставшей, но достаточно деятельной. После нашей встречи, вечером в пятницу, она по быстрому обычно готовила овощной салат или к столу приносила арбуз, предлагая: «Ну что — давай перекусим?» Аналогичное «перекусим…» прозвучало потом и на следующее утро в субботу, а потом и в обед и в ужин: «перекусим…» Как позже стало известно, такое отношение к питанию у неё сложилось в период студенческой поры в Новороссийске — кругом бегом, питалась на ходу.

Не выдержав такого режима, однажды в воскресенье ей заявил: «Всё время „перекусим“, а когда же будем нормально кушать? В общем — на обед я иду в железнодорожное кафе…» После моего ухода она выплеснула, оказывается, в огород очищенный картофель, который заготовила для приготовления любимого блюда всех курсантов — «жареный картофан» и

разревелась. Хозяйка дома, пожилая сибирячка, её успокоила:

- «Деточка, не расстраивайся, мужиков, действительно, кормить надо. Ведь не зря говорят, что путь к сердцу мужчины лежит через желудок…»

Так у нас состоялся первый и практически почти последний, за всю совместную полувековую жизнь, конфликт во взаимоотношениях на бытовой почве.

Молодость, как говорится, берёт своё: обед в железнодорожном кафе не состоялся — безвкусица (по причине, вероятно, испорченного настроения), а перемирие с Люсей после моего возвращения вернуло прежний аппетит. Жизнь вошла в своё русло, в том числе и в вопросе совместного питания. Значительно позже мне стало известно, что собранные с трудом деньги, которые вручила ей мать на зимнее пальто, мы, оказывается, с ней успешно проели, а эту покупку она потом совершала уже за свои лично заработанные деньги, но об этом факте весьма долго умалчивала. Стеснялась нашей бедности.

Один раз в неделю подъём объявлялся нам рано — в 5 утра. Это был банный день, строем по-ротно уходили в городскую баню, а во второй половине дня — смена постельного белья. Вероятно, как результат общественной бани, однажды обнаружил на подошве ноги вздувшиеся пузырьки — грибок?

Не обращаясь в санитарную часть училища, попробовал самолечение: приобрёл настойку йода и попытался частым смазыванием «выжечь» указанные пузырьки. В результате подошва задубела, появились весьма болезненные трещины. Пришлось обратиться в санитарную часть училища, а далее — по направлению был отправлен в кожный городской диспансер, где пришлось провести несколько дней. Под наблюдением врачей принимались для ноги теплые лечебные ванночки и медицинские повязки с лекарством для восстановления нового кожного покрова на подошве. Выздоровление проходило, казалось, на глазах — организм молодой, справлялся с травмой достаточно быстро.



После первых лекций; курсанты из группы «Г».



Перед праздничным заплывом в честь 40-летия Октября; мореходка им. Г.Я. Седова.

Празднование 40-летия Октября: «Идет мореходка Седова!»

О своём нахождении в диспансере Люсе не сообщал, полагая, что смогу до празднования Октябрьского праздника самостоятельно управиться со своей травмой. Оказывается — ошибся.

За неделю до наступления 7-го ноября в кожном диспансере был организован для больных, на первом этаже в большом зале, юбилейный концерт, после которого состоялись импровизированные танцы под радиолу. Все руководители городских организаций стремились «для галочки» отчитаться о своих проведенных мероприятиях в честь 40-летия Советской власти.

Нога у меня практически выздоровела, уже мог ходить не хромая. Поэтому пригласил на танец какую-то молоденькую симпатичную медицинскую сестру. В процессе этого танца прямо через зал среди танцующих пар в медицинских пижамах прошмыгнула, слегка задев меня, какая-то девушка в белом халате. Глянул и почти остолбенел — Люся! Как она могла здесь оказаться, в закрытом медицинском учреждении?

Дотанцевал тот танец с трудом — не помню даже как. После встречи с Люсей выслушал тут же её справедливый упрёк:

— В прошлую пятницу ко мне не приехал и не сообщил, что с тобой случилось. Жена нервничает, а он здесь, видите, вытанцовывает… (оказывается, мы уже поженились?).

Вот так и произошло наше «сватовство» — в диспансере города Ростов-на-Дону. На следующий день меня из этого диспансера выписали. Люся дождалась меня, переночевав в городской гостинице. На мой вопрос, как она меня разыскала, всё оказалось очень просто — место моего пребывания было отмечено в журнале дежурного по училищу, а вход в диспансер обеспечил ей белый халат, который она всегда носила прямо в своей рабочей «балетке»[33] (выехала ко мне в г. Ростов-на-Дону прямо из сан. станции, не заходя домой на свою съемную квартиру).

Праздничное увольнение курсантам, на несколько дней, состоялось только после торжественного парада на Театральной площади г. Ростов-на-Дону. Курсанты нашего училища проходили мимо почётной трибуны чёткими красивыми квадратами, по 9 человек в шеренге, под бурное одобрение и рукоплескание горожан — идёт мореходка Седова! Особое уважение будущим мореходам придавала и чисто морского характера специально для них маршевая музыка сводного оркестра. Празднование 40-летия Октября прошло великолепно.

Домой к своим родителям в посёлок Верхнебаканский мы

возвращались вместе с Люсей обычным путём, на проходящем московском поезде. По дороге обсудили наши сложившиеся отношения и решили родителям объявить, что мы уже действительно поженились, поэтому на период моей праздничной увольнительной остановиться нам следовало только вместе — в доме матери Люси. Так и поступили, благо родители не запросили наши паспорта, где никакой регистрации пока ещё не было, но разве штампы объединяют людей?

В связи с таким знаменательным событием был организован совместный праздничный ужин наших родителей (с моей стороны присутствовала только семья отца — из понятных соображений, с этим известием семью матери посетили несколько позже). Свадебное застолье, если можно это так назвать, официально состоялось. В один из последующих дней с этим же известием вместе с Люсей мы посетили моих родственников по линии отца в ауле Суворово-Черкесском. Добирались к ним по грязи разбитой дороги в резиновой обуви. На этом представление моей жены нашему роду было закончено, и мы уже на следующий день выехали обратно по своим прежним местам: я — в мореходку, а она — в посёлок Каменоломни на работу в санстанцию. В очередное увольнение пришлось потом бродить с Люсей по городу Ростов-на-Дону в поисках работающего бюро ЗАГСа[34] для регистрации уже образовавшейся нашей молодой семьи, но всё оказалось безрезультатным — в субботние и воскресные дни эти конторы не работали. Потом позже в гостинице полушутя, полусерьёзно оформили расписку от Люси о том, что она не возражает стать женой моряка и подтверждает будущую мою работу «по морям, по океанам» (это была безобидная «страховка» на прошлом примере её сестры Валентины, не вариант был — «станкостроительный техникум»?), после чего вручил ей свой гражданский паспорт для самостоятельного оформления «Свидетельства о браке» в посёлке Каменоломни. Для моей последующей подтверждающей подписи, в журнале регистрации, постарался потом приехать к Люсе пораньше в пятницу — сразу после лекций. Наконец-то, мы расписались:

Ты не в цветах была —
Простой платок и боты,
Но хмурый день тогда был ни к чему,
У нас семья теперь, семейные заботы,
Мы шли, открыто радуясь тому…





Молодая курсантская семья: Савина Л.П. + Тимченко И.Г.

Неудобства по вопросу женитьбы испытывали и другие наши курсанты, особенно после того, как командование училища отобрало у великовозрастного контингента нашего набора гражданские паспорта в сейфы 1-го отдела. Такое решение объяснялось тем, что, приступив к оформлению виз для загранплавания, они наткнулись на ряд анкетных проблем, возникших со стороны родителей выбранных жён. Не может штурман дальнего плавания оставаться без требуемой визы, поэтому рекомендовалось прежде, чем регистрироваться в ЗАГС-е, будущей невесте побывать в 1-ом отделе училища для заполнения специальной анкеты на родственников жены. Если всё отвечало существующим в то время требованиям для открытия визы, паспорт выдавался на руки (мы с Люсей, оказывается, успели «проскочить» эту процедуру). Находились потом и некоторые другие варианты вопреки указанному решению командования.

Наш однокурсник Павел Шляхотко вернулся из отпуска со

штампом о регистрации брака, из какой-то деревушки в Белоруссии, прямо на страничке курсантского билета. Визу позже ему не окрыли, но со своей белорусской женой Таней он прожил всю жизнь, имея двоих детей, работал в портфлоте в г. Жданов, жена трудилась зубным врачом в поликлинике водников. На вопросы бывших однокурсников: «Как дела у Павла?» Обычно отвечала: «Мотается аки собака…» (кратко, но верно — как на него это похоже).

В летний период после каждого учебного курса у всех курсантов-судоводителей состоялись плавательные практики — для приобретения штурманских навыков и нарабатывания обязательного плавательного ценза для получения, после окончания училища, рабочего штурманского диплома, выдаваемого капитанами морских портов. Курсанты, получившие из своих пароходств подтверждения о наличии у них визы на загранплаванье, уходили обычно в дальние рейсы на судах Черноморского морского пароходства, а безвизовые курсанты в основном группировались на училищном парусном судне «Альфа». Ряд курсантов, которые раньше уже работали в должности матросов, со свидетельствами 1 или 2-го класса, направлялись на индивидуальную практику на каботажные суда Азовского морского пароходства. К последним, разумеется, была причислена и моя кандидатура.

После первого курса таким судном для прохождения практики у меня был т/х «Земляк» довоенной постройки судоверфи Севастополя, а после второго курса — т/х «Минусинск» польской постройки.







Период плавпрактики на т/х «Минусинск», порт Поти, Грузия шюль 1959 г.



Дневальный по экипажу курсант 3-го курса Тимченко И.Г.



П*реддипломная плавпрактика на т/х «Солнечногорск», река Шатт-Эль-Араб, Ирак, январь 1961 г.*

Перевозились по Чёрному и Азовскому морям различные народно-хозяйственные грузы: зерно из портов Николаев, Жданов, Новороссийск на порт Поти, песок из Одессы на порт Сочи, марганцевая руда из Поти на порт Жданов и т. д. В связи с выходом на практику в составе групп попасть на рабочую

должность на судне в штат почти не удавалось. Для финансового поддержания своей молодой семьи мне приходилось использовать летние курсантские отпуска для временной работы на м/б «Джарылгач» в Новороссийском портфлоте, благо администрация порта бывшему своему работнику всегда шла навстречу.

Теоретическая подготовка будущих штурманов требовала неплохого абстрактного воображения курсантов по ряду дисциплин, например, в «Мореходной астрономии» в разделе космографии при изучении различных систем небесных координат, а на военной подготовке, при изучении гидрографии и геодезии, — чёткое понимание сущности как проекции Меркатора, так и проекции Гаусса. Аналитический подход к ряду теорем и выводам востребовал также от курсантов достаточно твёрдую математическую подготовку. К сожалению, отдельные из моих коллег в этих разделах, как говорится, прилично «плавали», сказывалась недостаточно уверенная их предыдущая математическая подготовка. Поэтому возникали не редко затруднения с их учёбой и сбои при получении оценки курсантских знаний. На этом фоне мои успехи у однокурсников вызывали порой раздражение, дескать — «выскочка». Однако учёба у меня по-прежнему оставалась на первом месте — любое задание переделать 25 раз, но заработать оценку «отлично». Такой подход к учёбе, при практической работе, сама жизнь подтвердила правильность выбранного курса. В виде примеров к выше изложенному можно привести ряд случаев, имевших место ещё в мореходке.

Так, однажды при изучении «принципа возможных перемещений» по курсу «Теоретической механики» в период самоподготовки обратился ко мне уже упоминавшийся ранее курсант «Чацкий» (Павел Александров), чтобы я выслушал его манеру доказательства по данной теме. В конце его риторики вынужден был констатировать, что Павел не до конца понял саму суть доказательства. Требуется полностью изменить его подход к доказательству. Однако Павел возразил:

— Всё это — ерунда! Если, может быть, я и не всё понял до конца, то тот, кто меня выслушает, суть доказательства прекрасно поймёт самостоятельно…

На следующий день к доске для ответа преподаватель вызвал именно курсанта Александрова, который за своё доказательство в итоге получил «двойку». А затем (по закону пакости, как заказ демона?) к доске для ответа был вызван и я. По этому же вопросу у меня оказалась оценка «пять». Павел после этого постучал указательным пальцем по своему носу, это его традиционное

движение при смущении, и недовольно пропыхтел:

— Ничего, бывает и так: воля случая — неосознанная необходимость…

При освоении проекции Гаусса капитан 3-го ранга, преподававший гидрографию и геодезию, задал нам домашнее задание: вычертить в координатах Гаусса один из участков вблизи города Курска. Заданный участок исходно был определён по координатам на меркаторской проекции, для каждого курсанта были заданы свои, несколько изменённые координаты. Пересчёт меркаторских координат в координаты Гаусса — трудоёмкая работа с помощью арифмометра, до десяти значащих цифр в каждом из вводимых аргументов. Поэтому мой «подопечный» Петр Супрун, сидевший всегда справа от меня, использовал мою тетрадь и по-быстрому «спроектировал» изображение своего задания, не утруждаясь на детальном пересчёте координат, тем более, что его исходные координаты отличались от моих весьма незначительно.

На очередной лекции преподаватель (на флотском лексиконе «КАП ТРИ») проходил по рядам, просматривая выполненные задания. С тетрадью П. Супруна задержался, рассматривая подробно изображение его участка, потом задал вопрос:

— Что-то мне не понятна кривизна одного из Ваших меридианов, внизу заданного участка, похоже перегиб наступает прямо вблизи участка. Куда дальше пойдет направление меридиана — влево или вправо?

Мой «подопечный», переминаясь с ноги на ногу, наугад ответил: «вправо…» Преподаватель с огорчением прокомментировал:

— Вы абсолютно не разобрались в сути проекции Гаусса, кривизна меридиана на противоположный знак изменится только после прохождения экватора. Точка перегиба находится на экваторе, а не вблизи города Курска. Садитесь — оценка «два».

Позже П. Супрун снова сравнил изображение моего участка со своим. Незначительное изменение кривизны было почти незаметно, а оценки оказались «увы» далеко разными.

Нечто подобное произошло также при изучении девиации магнитного компаса. Для аналитических преобразований магнитных сил в уравнениях Пуассона потребовались достаточно значительные выкладки. Преподаватель (г. Вайчунас) при проверке знаний курсантов однажды в нашей группе выставил, подряд по списку в журнале, 12 «двоек», а потом для сравнения перешёл к концу списка, вызвал к доске и меня. После непродолжительного опроса выставил «пятёрку» и на этом закончил свою «экзекуцию». Всё, казалось, было нормально, но

оставаться «белой вороной» в этой ситуации мне было крайне неприятно. Отдельные курсанты отнеслись к этому с пониманием, а те, кто «схлопотал» тогда «двойку», видно, справедливо ворчали: «выскочка, как белая ворона…». А что надо было мне предпринять — тоже «двойку» получить или отказаться отвечать, настроив этим навсегда против себя преподавателя Вайчунаса? Скверная история в обоих вариантах. Со временем эти события у большинства курсантов, конечно же, стёрлись из воспоминаний, а у меня — помнятся до сих пор.

В своё время преподаватель физики (г. Коган) посеял, как говорится, зерно к эмпирическому запоминанию отдельных физических явлений: «правило буравчика» в электричестве, расположение световых гамм при разложении света — «каждый охотник желает знать, где сидит фазан» — «красный-оранжевый-жёлтый-зелёный-голубой-синий-фиолетовый» и ряд других.

Он предложил курсантам всегда пытаться пробовать свои силы в таком же направлении и для других правил.

Позже, при изучении навигации, где рассматривался шар как приплюснутый сфероид, у меня появились, как своего рода частушки-нескладушки, эмпирические правила для запоминания двух радиусов земли (по экватору и по полюсам) с точностью до «l» метра, исходя из начальных букв аналогично правилу световых гамм:

Штурман — **6**
Точно — **3**
Связи — **7**
Верит — **8**
Дважды — **2**
Часики — **4**
Проверит — **5**
Rэ = 6378245 м;
Штурман — **6**
Точен — **3**
Путь — **5**
Широк — **6**
Впереди — **8**
Шкала — **6**
Тревог! — **3**
Rп = 6356863 м.

В первом случае описан процесс проверки точного времени, без которого, как известно, по астрономическим наблюдениям невозможно рассчитать координаты судна. А во втором случае — предостережение во избежание излишней самоуверенности штурмана, нередко приводящей к авариям: ошибки подстерегают

впереди.

В период сдачи экзаменов оперирование по памяти указанными радиусами земли, конечно, у преподавателей вызывали некоторое сомнение (не из шпаргалки ли?). Конечно же, не из шпаргалки — из имперического правила!

Некоторые курсанты, у которых родители проживали в городе Ростове-на-Дону, на втором курсе стали получать разрешения от командования училища проживать дома, а к началу занятий, к 9 часам, обязаны были быть без опозданий в своих аудиториях. В этой связи согласно поданному рапорту аналогичное разрешение выхлопотал себе и я, предъявив командиру роты «Свидетельство о браке».

Поиск съемной квартиры в городе Ростове занял не один безрезультатный день. Оказывается, владельцы частного сектора не спешили стеснить себя неким курсантом — «богатеем» (какая от него может быть польза, одни хлопоты?). Поэтому пришлось обратиться за помощью к некому «Михайловичу», у которого ранее, в период прохождения подготовительных курсов, останавливался и я. Благодаря его содействию вскоре удалось подобрать приемлемый вариант. Две старушки — еврейки, сёстры, в прошлом врачи, получив надёжную рекомендацию от «Михайловича», согласились принять молодую семью для проживания у них в съёмной комнате, имевшей отдельный вход со двора. Частный их домик был в сущности крохотным, с высоким забором и небольшим тихим двориком и сараем для хранения дров и угля к печному отоплению. Но это уже был для нас свой «уголок», по адресу Театральный тупик — 9, для становления новой молодой семьи.

Столик и два стула нам предоставили добродушные хозяйки, а кровать, матрас, постельное белье и подушки были выданы мне мореходкой как предписанное каждому курсанту обязательное обеспечение. Благодаря плотнику из мореходки, были изготовлены деревянные заготовки, с помощью которых самостоятельно потом смастерил импровизированный «шифоньер» обитый старым покрывалом. По рапорту (через помхоза г. Сарана) был выписан и доставлен по нашему адресу запас угля на зиму — съёмная комната обогревалась достаточно легко, глинобитные стены надолго сохраняли тепло.

Так в один из холодных осенних дней в эту обитель перебралась, со своим единственным чемоданом моя жена Люся, оформив полный расчёт и открепительное удостоверение из санстанции (согласно предписанному ранее направлению для отработки после учёбы) посёлка Каменоломни города Шахты. Начался очередной этап в нашей совместной жизни в городе

Ростов-на-Дону.

С большим трудом, после бесконечного хождения по медицинским учреждениями, удалось найти, наконец, работу для Люси в должности медицинской сестры в детском садике завода Ростсельмаш. Утром достаточно рано она обычно выезжала на свою новую работу, а несколько позже — трамваем я добирался на лекции в мореходку. Жизнь наладилась, вошла в повседневное трудовое русло.

Еженедельно в «банный» день я присоединялся к своей роте для посещения бани, сдавал в стирку принесённое из дома постельное бельё и получал свежий комплект на очередную неделю — что было положено всем, то же самое выдавалось и мне как курсанту. Этим существенно облегчался наш семейный с Люсей быт.

Наши субботние и воскресные дни уже не разрывались регулярными поездками в город Шахты. Это время мы теперь проводили только вместе — побывали в нескольких музеях, в театре, в планетарии.



«*Это время мы теперь проводили только вместе…*»

Посещали также училищные вечера с концертами и с танцами в нашем большом актовом зале. Переобуваясь, иногда оставляли обувь и кое-какие другие вещи в учебном столе своей аудитории,

так поступали и многие другие наши курсанты. Однажды ко мне обратились бывшие две одноклассницы из нашего посёлка (Щетинина З. и Кулинич Т.), они учились, оказывается, в Ростове в библиотечном техникуме — помог им с входными билетами на училищный вечер. Узнав о моём союзе с Люсей, похоже обе искренне одобрили мой выбор. Совместное питание с Люсей в основном было «овощным» — из продуктов овощного магазина. Иногда по просьбе хозяек для них приносили также традиционный их ассортимент — в баночках зелёный горошек. Воскресный обед у нас всегда завершался «жареным картофанчиком». Люся готовила превосходно, теперь уже обходились без каких-либо железнодорожных кафе, основное питание в процессе недели у нас было всё-таки по своим местам пребывания: у Люси — в детском садике, у меня — в мореходке. Свой семейный бюджет верстали помесячно из расчёта, если в итоге у нас остаётся хотя бы 10 копеек в плюсе, значит, мы на новом месте выживем. По-другому быть не должно.

В период отпуска, когда все курсанты разъезжались по домам на зимних каникулах, я обычно уходил к железнодорожному вокзалу для разгрузки вагонов в составе сборных бригад, образуемых из безработных людей, ожидающих возможного заработка.

Однажды после выгрузки свежей капусты из Дагестана для ростовского рынка, вернулся домой с двумя большими головками капусты и некоторой суммой денег (25 рублей). Это была неплохая поддержка нашему семейному бюджету. Правда, потом Люся несколько дней отпаривала в горячей воде мои подорванные ногти на руках, как результат ускоренной выгрузки — бросание головок капусты из рук в руки, словно это были мячи, по-баскетбольному.

Отдельные курсантские задания, предписываемые для выполнения на уроках самоподготовки, можно было готовить дома — тем, кто имел разрешение на проживание в городе, а не в экипаже. Так однажды вместе с Люсей мы выполняли штурманскую прокладку — из заданных координат на учебной карте Каспийского моря на переход к рейду Баку. Под конец прокладки вдруг обнаружили, что мы успешно «проехали» через остров, не заметив при этом своей грубейшей ошибки. Пришлось возвращаться и вновь повторять всю прокладку. Благо, что это задание было учебным. Нечто подобное стало появляться и по другим дисциплинам. Успехи в учёбе стали несколько хромать. Это был единственный негативный фактор совместного проживания по сравнению с прежними успехами.

Таковы были результаты моего собственного наблюдения,

которые на общем фоне успеваемости однокурсников вообще не были заметны. Следовало мне самостоятельно по учебным делам несколько подтянуться.

В начале третьего курса Люся вдруг мне сообщила, что у нас будет ребёнок. Это было как-то неожиданно, но приятно. Ведь семья без детей — однобокая затея! В этой связи посоветовались с родителями, решили, что ей лучше будет возвратиться домой в посёлок Верхнебаканский — для работы в поселковой поликлинике и для последующих родов дома, под надзором наших матерей. Позже так и поступили. В результате в октябре 1959 года наша курсантская семья обзавелась первенцем — дочерью, которую назвали Людмилой, в честь моей же избранницы — жены Люси, именуемой по документам: Лидия[35].

Начались весьма частые мои поездки в Новороссийск, к семье. Использовались для этого воскресные увольнительные и московские поезда:

От Тоннельной до меня
Шпала к шпале строго,
Полотном стальным звеня,
Пролегла дорога…

Обычно добирался домой в субботу к утру, а во второй половине дня в воскресенье уже возвращался назад, чтобы к началу занятий в понедельник быть в своей аудитории. Несмотря на эти поездки времени для освоения учебного материала выпадало больше и успехи в успеваемости возросли, по сравнению с периодом нашего проживания на съёмной квартире. На старших курсах, когда изучались специальные предметы по штурманскому делу, учиться стало значительно легче. Вскоре от «Михайловича» узнал, что на набережной Дона функционирует ростовский филиал ОИИМФ'а[36]. Поинтересовавшись условиями приёма, выяснил, что вполне можно поступить и мне на заочное отделение. В связи с небольшим моим давлением выше нормы (вновь «юношеская гипертония», с чего бы ей быть?) врач терапевт взяла под контроль мои посещения назначенной лечебной гимнастики и регулярные замеры артериального давления. Для реализации запасного варианта по учёбе решил параллельно с учёбой в мореходке поступить в ОИИМФ, на кораблестроительный факультет. Через начальника судоводительского отделения г. Гончаренко Д.Н. получил официальное разрешение командования училища на такое дополнительное заочное обучение при одном условии: «Учёба в мореходке должна оставаться только отличной!»

Для успешного зачисления в ОИИМФ необходимо было к заявлению приложить школьный аттестат об окончании 10-го класса, поэтому в учебную часть мореходки сдал свидетельство об окончании 7 классов, а в ОИИМФ — приложил школьный аттестат в оригинале. Вступительные экзамены сдал, конечно, успешно. При этом в период экзамена по физике, например, случился небезынтересный факт. Преподаватель задал мне дополнительный вопрос: «Напишите формулу закона Ома!» Я с удовольствием написал: $I=U/R$ (для постоянного тока), т. е. напряжение делённое на сопротивление есть сила тока. А рядом с этой формулой далее написал закон Ома для переменного тока, где в выражении общего сопротивления уже участвует под корнем квадратным сумма, возведенных в квадрат активного и реактивного сопротивлений.

Преподаватель одобрительно кивнул головой и спросил: «А откуда Вам известны эти формулы, ведь закон Ома для переменного тока в школьной программе не освещается?» Пришлось пояснить, что учусь в мореходке, а закон Ома для переменного тока мы проходили по предмету «Электротехника».

После указанного я полагал, что экзаменатор закончит свои дополнительные вопросы, убедившись в знаниях экзаменуемого, но увы — случилось совсем не так: он продолжил выяснять дальше мою осведомлённость по физике и только после того, как при изображении лучей, проходящих через телескоп и микроскоп, я допустил ошибку в одном из них преподаватель удовлетворенно закончил свой продолжительный опрос, поставив оценку «4».

Далее через некоторое время получил студенческую «зачётку», началась у меня дополнительная заочная учёба теперь и в институте. Однажды, в экипаже в свободное время перед отбоем я углубился в параграфы по «Начертательной геометрии». Со стороны спины подошёл ко мне дежурный офицер по училищу — «КАП ТРИ», читавший нам гидрографию и геодезию. Всматриваясь в мой учебник, он спросил: «А что это Вы изучаете?» Удивившись предмету «Начертательная геометрия», продолжил: «А зачем Вам это?» Пришлось сказать ему об учёбе в ОИИМФ-е. «КАП ТРИ» резюмировал свои мысли вслух: — «Странное дело: питаетесь здесь, одеваетесь здесь, а учитесь там?» Узнав, что такая учёба согласована с руководством училища, он, наконец, успокоился. Конечно же, позже он проверил справедливость предоставленной ему информации, при общении с курсантами у наших офицеров было своё правило: «Доверяй, но проверяй»[37].

В один из воскресных дней моего пребывания в посёлке вдвоем с Люсей мы посетили дом её бабушки, Анастасии

Михайловны. В тот день собрались, оказывается, многочисленные её дочери и ряд внуков, в том числе и Валентина (бывшая моя подруга юности), — за общим столом во дворе дома по какому-то семейному торжеству. В это время мать Люси, Анна Ивановна, участия в этом сборе не принимала, оставалась дома с нашей маленькой Людмилкой. Приход наш к бабушке был абсолютно случайным и не имел никакого отношения к их застолью. Тёплый осенний день был хорошим союзником общему «чаепитию». Ничто, казалось, не предвещало плохого развития событий, тем более в кругу близких родственников.

В процессе непродолжительного разговора со своими родственниками, даже не присев за общий стол, вспыхнула ссора между Александрой Ивановной, называемой всеми обычно тётей Шурой, и моей женой Люсей. Избегая дальнейшего развития начавшейся семейной драмы, пришлось вмешаться и мне, освобождая Люсю от цепких рук тёти Шуры, в защиту которой тут же потянулся её муж, инвалид войны, с трудом перемещающийся самостоятельно. Растолкав обоих, выхватил Люсю, и мы поспешили прочь из этого двора, из этой непонятной семейной вакханалии.

Оказывается, тётя Шура, будучи крёстной матерью Валентины, вступилась за неё, упрекнув Люсю, что, та «перешла дорогу» Валентине (полный абсурд!). Категорически отвергнув такое обвинение, Люся в свою очередь, ответно упомянула о непристойном поступке тёти Шуры в период послевоенной смены денег (1948 г.), когда она буквально за 12 часов до объявления денежной реформы, принесла свой долг Анне Ивановне, в результате эти деньги практически пропали. К тому времени отец Люси умер, а Анна Ивановна, содержавшая свою семью, не имея средств на покупку кормов для их коровы, продала её и по просьбе тёти Шуры, вырученные деньги отдала ей на временное пользование по её усмотрению. Тётя Шура работала в сберегательной кассе и о денежной реформе, конечно, знала раньше других, но деньги вернула только вечером, а утром была объявлена, как снег на голову, эта «неожиданная» реформа, в итоге бедного сделали ещё бедней и обида в данной семье, у Люси, сохранилась на всю жизнь.

Однако и произошедшая ссора по поводу Валентины в тот несчастливый воскресный день навсегда осталась без какого-то примирения. Как говорится, род Людмилы «раскололся» надвое, тем более, что тётя Шура позже вдогонку «накатала» ещё и письмо в мореходку, дескать, пострадал от несправедливого нападения её муж, инвалид войны, поэтому отчислите курсанта Тимченко И.Г. из училища!

Доводы «веские», угроза серьёзная. Благо, что начальник судоводительского отделения, г-н Гончаренко Д.Н., прошедший через горнило войны и период несправедливых корыстных доносов в период репрессий, внимательно меня выслушал, восстановив действительную картину произошедшего. Поверил мне и не решился по одному только этому письму, без дополнительных подтверждений медицины, опросу свидетелей и т. п., потерять одного из отличников учёбы, тем более старшекурсника.

Итак, нависшая угроза со стороны родственников благодаря чуткому отношению Дмитрия Николаевича миновала, поэтому учёба продолжилась с повышенным энтузиазмом, тем более что вскоре была получена информация об открытии мне визы для загранплаванья. Впереди преддипломная штурманская практика, т. е. долгожданный выход за Босфор — по-настоящему в дальнее плаванье!

Подготовка к выходу в море проводилась заранее, ещё в училище. Согласно решению командования училища первая группа из 20 человек была сформирована из отличников учёбы и младших командиров, из числа отличившихся служивших в армии курсантов. В эту же группу был включён и курсант И. Тимченко.

Для прохождения плавпрактики нашей группе был выделен т/х «Солнечногорск» (ЧМП), находящийся под погрузкой в порту Николаев, на специализированном районе вблизи селения Балабановка[38]. Для учебных целей штурманской практики из училища получили для нашей группы несколько секстантов, секундомеров, звёздный глобус, ежегодник, мореходные таблицы, таблицы ВАС-58 и ТВА-57, хронометр и комплект навигационных карт на переход Николаев — Ходейда — Басра. Указанное снабжение было расписано за курсантами нашей группы, отвечающих за его доставку обратно в училище. Оно требовалось нам для образования на судне самостоятельного штурманского стола с реальным ведением прокладки судна, со штурманскими вахтами по 4 часа, параллельно с действительной вахтой, только на палубу ниже капитанского мостика — в запасной каюте лоцмана, дабы не мешать основной вахте.

Дружной морской ватагой, возглавляемой руководителем нашей плавпрактики (капитаном 3-ранга, командиром роты из багермейского отделения), выехали поездом в город Одессу для получения приказа ЧМП о направлении на т/х «Солнечногорск». Счастливого вам выхода в море — напутствовала нас родная мореходка!

Глава II
ПО МОРЯМ, ПО ОКЕАНАМ



На турбоходе «Иван Сеченов» семья старшего помощника Тимченко И.Г., г. Одесса, апрель, 1966 г.



Старший помощник (г-н Тимченко) и 4-й помощник (г-н Тищенко) на т/х «Долматова» в Суэцком канале, май, 1966 г.



Чукотское море — пересечение Полярного круга, т/х «Долматово», 16/08-1966 г.



На пути в Австралию — праздничное застолье при пересечении экватора, т/х «Долматово», сентябрь, 1966 г.







Прелести тундры на Чукотке — вблизи порта Певек, экскурсия членов экипажа т/х «Долматово», август, 1966 г.



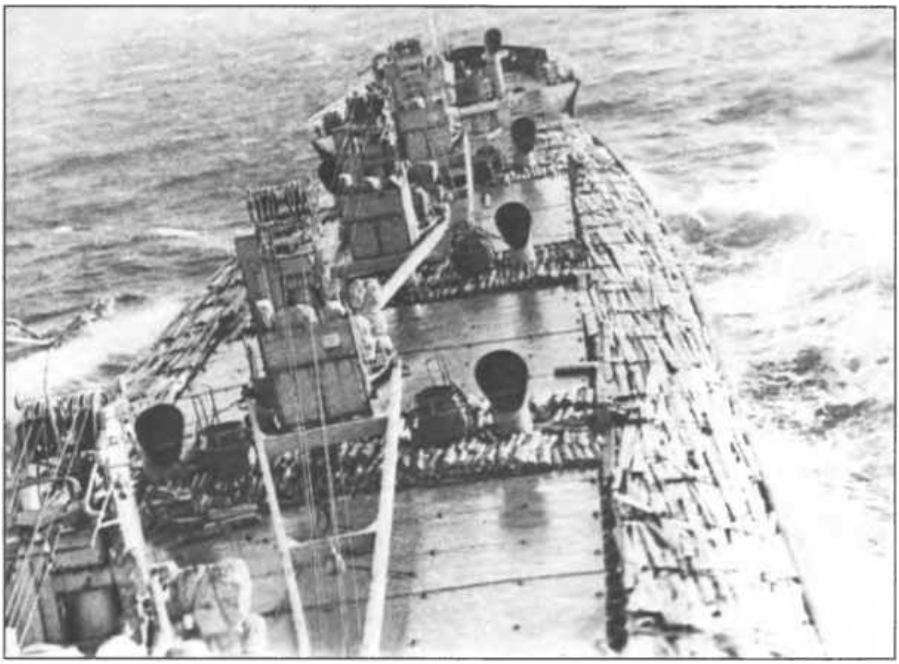
Поход на остров Малый Раутан, Чукотское море, август, 1961 г.



Члены экипажа т/х «Долматово» на Олимпийском стадионе г. Токио, Япония, сентября, 1966 г.

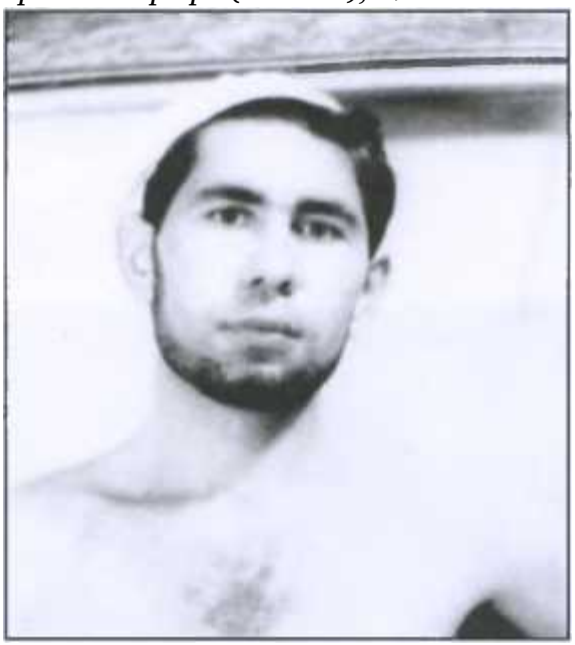


Члены экипажа на острове Рождества (Индийский океан), т/х «Долматово», сентябрь, 1966 г.



«Потери груза избегая,
Мы шли вдоль берега Биская…» —

из грузового отчета второго помощника Тимченко И.Г.; т/х «Урицк» с полной загрузкой трюмов и палубы балансами (Pulpwood) в рейсе Ленинград — Маргера (Италия), 1965 г.



После прорыва блокады Тонкинского залива, Вьетнам, 1965 г.; т/х «Урицк», 2-й помощник Тимченко И.Г.



Представители ММФ (вверху) и работники В/0 «Совфрахт» (внизу) в загранкомандировке, порт Дубай, ОАЭ, 1990 г.



Вот она, наследница корней яблони Адама — Прародителя рода человеческого в устье рек Тигр и Евфрат, вблизи города Эль-Курна, Ирак, 1972 г. Капитан т/х «Василий Белоконенко» Тимченко И.Г.



Тимченко И.Г. — капитан т/х «Фирюза» на ходовом мостике при заходе в порт Венеция, 1967 год (6-й год после окончания училища: став капитаном, на год опередил всех своих однокашников 1961 года выпуска).



В почётном строю с работниками АМП капитан Тимченко И.Г. (третий слева) на ноябрьской демонстрации, г. Жданов, 1980 г.

1. Преддипломная практика, т/х «Солнечногорск»

Готовясь к выезду, руководителю практики надо было решить немало неотложных вопросов — собрать санитарные паспорта с отметками о прививках жёлтой лихорадки, оспы и др., получить документы по линии 1-го отдела для выписки в г. Одессе «Паспортов моряка», именуемых в обиходе «мореходкой», оформить получение сухих пайков для всей группы на период переезда, получить денежное довольствие и т. п. Измотавшись по отделам, КАП ТРИ упустил, однако, один немаловажный вопрос — остановка группы на ночлег в вечернее время в г. Одессе. Поэтому сам отправился в гостиницу, а группе дал команду переждать до следующего утра в зале ожидания на железнодорожном вокзале. Временно мы были предоставлены сами себе. Позже мы узнали, что другие группы из нашей мореходки в аналогичной ситуации останавливались в помещениях ОВИМУ в аудиториях или спортзале, но об этом надо было побеспокоиться заранее. Сложив свои чемоданы в один из углов вокзала, выставили вахту и отправились гулять по ночной Одессе:

Последние листья платаны теряют,
На Пушкинской каждый кирпичик блестит,
Ночная Одесса нас молча встречает
Лишь дождик осенний в лицо моросит…

В первой половине очередного дня в отделе кадров ЧМП получили приказ о назначении на теплоход «Солнечногорск». Разделив наших практикантов на три группы, под руководством старшин отправились на междугородном автотранспорте в порт-пункт Октябрьск порта Николаев. Уставшие, но довольные, добрались, наконец, на это замечательное судно — наш новый дом на ближайшее полугодие.

Руководитель практики КАП ТРИ задержался на пару дней в Одессе для оформления наших паспортов моряка. На судно он прибыл, когда погрузка судна уже подходила к концу. Нашу группу расселили по каютам по три человека, используя каютные диваны как спальные места. Благо, что судно большое и новое. Имеет достаточно жилых кают и спасательных мест в шлюпках для экипажа — 41 и для практикантов — 29. Влившись в судовой распорядок, мы приступили к изучению устройств судна и его

оборудования.

Твиндечный сухогруз с пятью трюмами дедвейтом 11050 тонн, силовая установка Фиат 8000 л.с., скорость в грузу 17 узлов. Построен на Гданьской судоверфи в Польше в 1958 году. Грузовое устройство — стрелы грузоподъёмностью по 5 и 10 тонн, тяжеловесные — 25 и 50 тонн. Прекрасный мореход с районом плавания 12500 миль. Судном управлял всем известный в то время почтенного возраста капитан г-н Кнаб.

Декабрь — неустойчивая погода, начало южной зимы. Часто идут дожди, появляются туманы. Закончив крепление палубного груза — грузовых автомобилей ГАЗ для доставки в порт Басра и ящиков на твиндеке с запчастями для доставки в порт Ходейда, мы снялись в рейс. Под проводкой лоцмана прошли большую часть подходных каналов, за развилкой вскоре попали в густой туман, снизили до минимума скорость. Продолжили движение на выход из канала, ориентируясь по РЛС. Однако, пройдя остров Первомайский, на повороте вблизи Кинбурнской косы запоздали с крутым поворотом вправо и оказались на отмели — почти прямо по носу позже обнаружили светящий знак, стоящий на косе.

Попытки отработки на задний ход были безрезультатны, судно плотно сидело на мели. Выставили практикантов на баке — для ударов в колокол, на корме — для ударов в гонг. Запросили по радио помощь двух буксиров из порта Одессы. Медленно потянулось время ожидания. Когда туман стал реже, по каналу пошли суда на Николаев и на Херсон, а т/х «Солнечногорск» продолжал стоять в ожидании прибытия запрошенных буксиров. Потеряли почти сутки до прибытия спасателей.

Разборки по случаю посадки на мель капитан г-н Кнаб произвёл на капитанском мостике со штурманским составом и лоцманом без доведения причин случившегося нашим практикантам. Была «выработана» своя рабочая версия — отказ РЛС. Позже, не один год отработав капитаном и более близко познакомившись с некоторыми капитанами из ЧМП, сложилось личное убеждение, что подобное — это результат «барского» капитанства: судном управлял на переходе исключительно лоцман и помогал ему старший помощник. Когда навалился туман, капитан г-н Кнаб оказался не готовым принять на себя всю полноту командования, остался в роли наблюдателя. Ему следовало в тумане лично непрерывно находиться у радара, управляя движением судна. В противном случае, как правило, результаты оказываются отрицательными, что и произошло тогда.

Прибывшие буксиры-спасатели приняли на гак по швартовому концу, более мощный буксир на корме и

вспомогательный на баке. Совместно с работой судового двигателя на задний ход они без особых проблем стащили наше судно на фарватер. Теплоход «Солнечногорск» благополучно последовал далее на рейд порта Одессы, где подводную часть обследовали водолазы. Не обнаружив на днище повреждений, грунт на месте посадки был песчаным, продолжили неудачно начатый рейс теперь уже курсом непосредственно на пролив Босфор. Дай Бог дальше, как говорится, пройти по морям без особых приключений!

Не зря, вероятно, существует поверье о парности неприятных событий. Непосредственно на подходе к проливу получили информацию о закрытии Босфора в связи с произошедшим столкновением двух судов. Поэтому теплоход «Солнечногорск» лёг в дрейф в ожидании разрешения на проход проливом. Более суток проболтались у входа. Наконец, к концу очередных суток вошли в пролив. В северной части на азиатском берегу сурово просматриваются амбразуры береговых орудий. Сам пролив перегорожен противолодочными сетями, в середине которых развёрнута часть сети для осуществления одностороннего прохода судов. При возникновении опасности это окно легко перекрывается возвращением на место отведенного крыла. Настороженность к северному соседу здесь явно не скрывалась.

Со времён парусного судоходства внутри пролива существовало левостороннее движение. Оказывается, у северной границы при смене сторон движения столкнулся со встречным судном югославский танкер, идущий из Чёрного моря. На танкере возник пожар, он потерял движение, был снесён течением на банки Умурьери. Второе судно было отбуксировано на рейд Ахыркапы. На танкере пожар потушить не удалось, судно погибло. В процессе интенсивного пожара на танкере движение по проливу, естественно, было запрещено. Во время нашего прохода догорала на танкере кормовая надстройка. Удивительно было видеть раскалённые красные листы металла бывшей надстройки на фоне вечернего босфоровского неба. Красоты пролива, казалось, померкли по сравнению с этой грандиозной аварией.

С выходом в Эгейское море нас встретил приличный средиземноморский шторм. В штурманской для практикантов, в лоцманской каюте, вахту осуществляли практически символично — вели прокладку по счислению. Шторм усиливался. Поэтому встречу наступающего Нового 1961 года в кают-компании отметили ускоренно и только частью экипажа. Остальные, сменяясь с вахт, отлёживались в своих каютах. На подходе к Суэцкому каналу море успокоилось, и весь остальной этот рейс

проходил уже в прекрасных условиях. Штилевой переходный период в северном полушарии, когда происходит смена SW — муссона на NE-й. Это — самое замечательное время года.

После прохода Суэцкого канала становилось жарко. Вскоре включили климатическую установку. Судовой врач провела со всеми беседу о кратковременном пребывании под солнцем во избежание ожогов при загарании. Пересекли северный тропик Рака. Рейс проходит нормально. От работы главного двигателя методично вздрагивает корпус. Но однажды вдруг стало необычно тихо, слышно даже как плещутся у борта небольшие волны. Невольно сложилось несколько поэтических строк:

Тихо стало — что случилось?
Нужен отдых на часок —
Часть форсунок засорилась,
Их заменим точно в срок.

Постояли, заменили
Те форсунки, как смогли,
И, накручивая мили,
Вновь пошли на край земли.

Первый порт захода на юге Красного моря — Ходейда в королевстве Йемен. Было видно, что этот порт ещё достраивается, медленно, арабскими темпами. Функционировал пока только один причал, у которого и был ошвартован теплоход «Солнечногорск». Увольнение в город на следующее утро экипажу и практикантам было организовано, по существующим тогда правилам, группами по 3 человека. Я попал в команду под руководством КАП ТРИ, который задержался на судне, инструктируя уходящие группы. Поэтому отправились в город одними из последних. Город Ходейда расположен в нескольких километрах от порта, добирались на мини-автобусе, который предоставил судовой агент. Впечатления от первой заморской страны оказались весьма удручающими, описаны они в стихотворении «Королевская земля»[39], из которого для примера хочу напомнить три строфы;

Стопкой выданы реалы,
Паспорт в город не берут —
Йемен: грамотных так мало,
Лишь подарки признают…

Пыль у хижин, кресла к чаю,

Спит, жуёт, горланит люд.
Рядом тень — скот отдыхает
И в намордник верблюд.

А контрастом к этой рвани
В магазинах для плеча
Есть на выбор горы ткани:
Шёлк, зефир, нейлон, парча…

Практикантам причиталась крайне маленькая сумма в местных реалах. Я вскоре истратил их без всяких затруднений: купил для жены недорогой отрез на платье из материала, называемого моряками «пальмы», и трикотажную детскую кофточку с красивым цветным рисунком на груди для своей дочурки. Особая проблема на рынке оказалась у КАП ТРИ — мотался от магазина к магазину. Он впервые был за границей, получил значительно больше реалов по сравнению с практикантами и никак не мог завершить свои закупки. Бывалые члены экипажа покупали трикотажный материал целыми рулонами. За ними попытался следовать и наш КАП ТРИ. Устав мотаться за ним по рынку, я отпросился самостоятельно вернуться обратно на судно, возможно, присоединившись к какой-либо из наших групп. Увлечённый своим отовариванием, КАП ТРИ подтвердил мою просьбу вопреки предшествующему его инструктажу. Поэтому я отправился обратно пешком к порту вдоль моря — ведь денег для оплаты такси не осталось. Безлюдный песчаный берег. Жарко. С моря дует легкий бриз. Впереди видны строения порта и возвышающаяся над ними громадина нашего теплохода. Добрался на судно без проблем.

Меркантильные интересы руководителя практики показались мне весьма неприятными. Процесс отоваривания у торговых моряков, оказывается, был как своего рода ритуал. При формировании рейсового задания многие капитаны, например, старались захватить грузы, которые обеспечивали им судозаходы в «лакомые» места для отоваривания: Сингапур, Гонконг, Кувейт, Аден, Лас-Пальмас, Гибралтар и ряд других. Наш судозаход в порт Ходейда с небольшим количеством груза, надо полагать, был также не случайным. В этом вопросе моряки ЧМП отличались особой предприимчивостью. Их обычно характеризовали с некоторым пренебрежением в других пароходствах одним словом — «одесситы». Наряду с отовариванием, как отрицательным фактором, среди моряков

ЧМП бытовали элементы «барства» — в основном у капитанов и старших механиков.

Вспоминается, например, период работы на пароходе «Чистяково» с частью экипажа из ЧМП после передачи этого судна в Азовское пароходство. Старшим механиком здесь некоторое время задержался одессит г-н Мудряков. Нас, выпускников мореходки Седова, временно распределили по имевшимся загрансудам поработать в течение полугода матросами, со штурманскими окладами, до появления вакансий на принимаемых судах. Аналогичная ситуация была и с выпускниками механического отделения. В машинном отделении п/х «Чистяково» оказался на должности машиниста бывший наш сокурсник г-н Карпенко. Очередной рейс с марганцевой рудой был предназначен на итальянский порт Пьомбино, где мы впервые получили полновесные «командировочные» в иностранной валюте. Большинство экипажа истратило эти деньги на приобретение ковров, гипюровых шарфиков, косынок и пр. Отличился от всех один только г-н Карпенко. Он на всю полученную валюту закупил итальянские и другие заморские экзотические фрукты — для своей молодой жены, оставшейся в Жданове. Оказывается, они ожидают рождение их первенца.

После выгрузки п/х «Чистяково» был получен наряд на обратную загрузку оборудованием из порта Неаполь. Большегрузные ящики подвозили непосредственно от завода к борту судна достаточно медленно. Наш рейс значительно затянулся и у г-на Карпенко все фрукты без холодильника испортились. По этому случаю старший механик Мудряков не замедлил разразиться тирадой:

— Я вас умоляю: не выдержу такого безобразия, спишу этого Карпенко в распоряжение отдела кадров. Пусть вместо него направят другого, кто сможет правильно распоряжаться выдаваемой валютой…

Позже, после приёмки Азовским пароходством турбохода «Иван Сеченов», довелось столкнуться в рейсе Николаев-Момбаса (Кения) с другим старшим механиком из ЧМП предпенсионного возраста. Он хвалился, что практически подготовил второго механика на должность старшего механика. Обычно прогуливаясь на верхней палубе под навесом, он по отечески выслушивал «Алёшу», второго механика, о делах в машинном отделении. Туда в машинно-котельное отделение за весь период тропического плавания он, оказывается, даже ни разу не спустился — душно и жарко ведь. Такое отношение к служебным обязанностям, разумеется, он мог себе позволить — был дальним родственником главного инженера ЧМП. Чем не барское

положение? Конечно, когда второй механик займёт кресло старшего механика, преемственность «одесской» школы мореплавателей, безусловно, продолжится.

Аналогичная иерархия с элементами барства была, конечно, не исключением и в капитанском кругу. Всё объяснялось одним словом — Одесса!

С выходом в Индийский океан начались многочисленные тренировки практикантов по определению места судна астрономическими методами — в основном по солнцу, а в навигационные сумерки — по звёздам, по луне. Теперь уже для реального ориентира помощники капитана поглядывали и на наши точки, проставленные на картах-сетках, применяемых для плавания по океанам. Благо чудесная погода позволяла в полной мере выполнять полученные в училище задания. Штурманская практика удалась на славу.

С прибытием к устью реки Шат-эль-Араб приняли иракского лоцмана и вошли в достаточно широкий фарватер. По обоим берегам тянулись бесконечные финиковые плантации. Эти исторические места гораздо живописней по сравнению с Ходейдой. На правом берегу земли Ирака, а на левом — земли Ирана. Граница без разделительных знаков — по фарватеру. С наступлением сумерек стали на якорь в ожидании следующего светового дня. Движение в тёмное время суток по реке не проводилось из-за отсутствия навигационного оборудования. Рано утром движение продолжили.

На подходе к порту Басра всё чаще встречаются суда, ожидающие постановки к причалу под обработку. Наш теплоход был полностью со специальным грузом. Получателями груза были военные, поэтому постановку к причалу они обеспечили вне всякой очереди. В течение трех суток выгрузка нашего судна была закончена. Весь период стоянки у причала на борту для охраны судна находился патрульный наряд из иракских военнослужащих. Постоянно дежурили три человека — у трапа и по одному маневрирующему с каждого борта.

В отведённом для них помещении разместился старшина наряда и очередная смена. Со всем этим контингентом у экипажа сложились дружественные отношения. Наш боцман даже усвоил неприличное по звучанию арабское слово «друг». Ежесуточно из судовой артелки им выдавали продукты питания. Приготовлением они занимались самостоятельно где-то на берегу. По их просьбе было разрешено им использовать в кормовой части средней надстройки пост дезактивации — для принятия душа и стирки белья.

По ночам было прохладно, но в дневное время на открытых

палубах всех донимала жара. Известное дело — Персидский залив. С окончанием грузовых работ все грузчики и военные покинули борт судна. Под проводкой лоцмана теплоход «Солнечногорск» был поставлен на якорь далеко от порта внизу по течению в ожидании погрузки ящиков с финиками для советских потребителей. Потянулись долгие дни ожидания. Палубная команда занималась подготовкой судна для приёмки очередного груза на обратный рейс. На борту осталось достаточно много сепарации в виде досок и обрезанных скруток проволоки от креплений грузовых автомобилей. Вокруг судна постоянно курсировали местные лодки, подбирающие из воды выбрасываемые доски. Если бросали доску на баке все лодки устремлялись к месту падения доски. Трофей доставался наиболее быстрому. Потом гонка на корму, когда доску бросали с кормы. За подобные «представления» боцман получил серьёзное внушение от первого помощника. А вот за случай с проволокой пришлось ему держать ответ уже перед самим капитаном Кнабом:

— Ну а если бы этот несчастный вместе с лодкой утонул, кто бы нёс ответственность перед местными властями — боцман?

Оказывается, большую охапку проволочных скруток боцман зацепил на гак стрелы и стал опускать по просьбе лодочника на его утлое судёнышко, которое не выдержало такой нагрузки. Лодка вместе с проволокой ушла под воду. Лодочник, уцепившись за гак, был поднят на палубу. Позже его доставил на берег судовой агент. Инцидент был исчерпан, но могло быть и хуже. Море шуток не любит.

Продолжительная стоянка в реке всем достаточно наскучила. Практиканты обрабатывали свои астрономические наблюдения, заполняли отчеты и дневники по преддипломной практике. Не обошлось без некоторых «умельцев», которые обратным ходом с помощью звёздного глобуса создавали задачи по определению места судна, якобы на переходе астрономическим методом для своих отчётов. Другие просто бездельничали. Так наш питерский курсант Князев, лежа в каюте на диванчике, наконец, выразил свою сокровенную мысль:

— Эх, напиться бы да поблевать… Скукотища!

В этих условиях я свой досуг заполнил расширением запаса английских слов и зазубриванием английского алфавита. Последнему способствовала встреча на переходе Порт Суэц — Ходейда со студентом из Йемена, который попутно добирался на нашем судне домой на зимние каникулы. Беседа с ним удивила хорошим знанием английского языка и свободным владением алфавитом. «Надо же, такой невзрачный черномазый, а так свободно выдаёт по-английски» — по доброму ему позавидовал.

«А я что — хуже него?» Пришлось навёрстывать.

Дополнительно к этому появился интерес к обширным записям арабских слов и цифрового счёта «вагет, этнин, телате…», накопившимся за период стоянки в Басре. Оказывается, при желании расширить свои знания скуки не бывает. Преддипломная практика это подтвердила.

Без каких-либо приключений теплоход «Солнечногорск» с полным грузом фиников возвратился под выгрузку в порт Николаев.

Остатки времени преддипломной практики были заполнены ещё одним коротким рейсом на танкере «Урал» из Одессы в порт Марсель с грузом дизельного топлива. После сдачи которого возвратились в порт Батуми. Далее поездом выехали в мореходку. Впереди государственные экзамены. Учёба приближалась к концу.

2. Государственные экзамены, начало трудовых будней в АМП

После зачётов последней плавпрактики к концу мая были продолжены оставшиеся лекции по предметам, вынесенным на государственные экзамены. Далее для всех пяти групп в актовом зале была прочитана последняя лекция «Об этикете командиров флота» — как пользоваться вилкой, ножом, как вести себя на приёмах, и ряд других полезных советов для приличного поведения. В этой связи напомнили со ссылкой на Петра I, что «штурманы — народ племени хамского, водку пьют и сквернословят, но за знание навигацких наук в кают-компанию пущать…».

В июле месяце начались государственные экзамены. Председателем комиссии на судоводительском отделении был назначен профессор высшей мореходки имени С.О. Макарова из Ленинграда г-н Лесков М.М., капитан дальнего плавания, автор учебника «Навигация». Он прилетел в Ростов-на-Дону буквально за сутки перед началом экзаменов по нашей специальности. Наряду с функциями председателя экзаменационной комиссии у него было право отобрать лучших курсантов продолжить без вступительных экзаменов учёбу с 3-го курса в высшей мореходке, именуемой в обиходе «Макаровкой». Такое предложение поступило позже и мне.

После беседы по «навигацким» вопросам на экзамене профессор Лесков М.М. задал мне дополнительный вопрос вне программы — понятие об интегралах. Он экзаменовал, оказывается, тех курсантов, которые были предложены училищем в список для продолжения учебы в «Макаровке».

Но к тому времени, когда уже оставался последний экзамен, по «Мореходной астрономии», в Ростов-на-Дону с моего подтверждения прибыла вся моя небольшая семья — Люся с дочуркой на руках со всеми нашими пожитками: железная кровать, жестяная ванна для купания дочери да пара чемоданов с одеждой и бельём. При необходимости жестяная ванна применялась как спальное место для дочурки. Остановились временно на несколько дней у известного нам ранее Михайловича, проживающего рядом с нашей мореходкой. Его дочь Лариса к тому времени вышла замуж за нашего однокурсника А.К. Протасовского[40] — известного футболиста из училищной команды. С ним мы познакомились достаточно близко в период совместной плавпрактики на т/х «Минусинск».

На мой отказ от продолжения учёбы в «Макаровке» с заверениями, что продолжу учиться заочно, замполит нашей мореходки не злобно проворчал:

— Попоженились, понимаешь, понаплодились… Пойдёте по морям, по океанам, не очень-то будет много времени у вас для заочной учёбы!

К тому времени первый курс ОИИМФ-а был почти полностью закончен с неплохими оценками в студенческой зачётке. В процессе работы на судах, действительно, времени для заочной учёбы у меня оказалось крайне мало, на каждый курс потребовалось практически по два года. Штурманская работа была на первом месте, что в конечном итоге себя оправдало. Став капитаном, опередил всех своих однокурсников на год, хотя при распределении в мореходке заходил на комиссию седьмым в общем списке из 120 выпускников. Впереди оказались старшины, отслужившие в армии, они набрали существенные баллы дополнительно за свои старшинские обязанности в училище.

Первоначально при распределении я остановился на выборе имеемого одного места в порту Хатанга, где молодому специалисту предоставлялась квартира сразу по прибытии. Однако курсант Фролов из нашей группы, неоднократно побывавший в Арктике, был старше многих, пользовался заслуженным авторитетом, смог изменить мою точку зрения:

— Если хочешь заморозить дочурку, поезжай в порт Хатанга… — резюмировал он.

Позже, побывав в Арктике в должности капитана на т/х «Устилуг» в порту Дудинка, убедился в правоте его аргументов. Тогда при распределении в мореходке окончательно остановился на путёвке в Азовское морское пароходство. Жалеть об этом потом не пришлось.

Получив красный диплом и дарственный от училища справочник «Капитан дальнего плавания», мы разместились семьёй со своими пожитками на небольшом пассажирском судне «Василий Коларов», идущем до порта Жданов.

Как известно, на этом направлении в былые царские времена пассажирские перевозки осуществлял колёсный пароход, который причаливал в конечном пункте назначения к берегу в устье реки Кальмиус, откуда пассажиры добирались до центра города на извозчике. Исторические места, где в своё время на притоке Нальчик в начале 13 века произошло первое сражение русских и половецких войск с монголо-татарами («битва на Калке»).

Выехали мы по путёвке ММФ, не дождавшись истечения положенного месяца для отдыха, предоставляемого бывшим курсантам после завершения учёбы. Семейные обязанности и

обстоятельства с учётом взаимоотношений с родственниками в Тоннельной продиктовали нам именно такой вариант.

С утренним прибытием в порт Жданов ошвартовались к деревянному пассажирскому причалу[41]. Расположившись с вещами на лавочке у входа в небольшое строение, называемое «морским вокзалом», отправился пешком к административным зданиям пароходства. Люсе, стараясь поднять настроение, при уходе с улыбкой посоветовал:

— Вот вам — заморская страна, город Махно-град, знакомьтесь, осваивайтесь. Прибыли мы сюда весьма надолго..!

Позже, когда уже работал в составе администрации Азовского пароходства, при командировках в Москву для составления графика загрузки нашего флота, приходилось неоднократно слышать от работников ММФ при встречах радостные восклицания: «О! Махновцы приехали…»[42].

А пока, оставив свою семью у «морского вокзала», прибыл в приёмную отдела кадров. Тогда это предприятие носило название «Районное Управление угле-рудовозного флота ЧМП» и перешло в разряд самостоятельного пароходства только в 1964 году, когда я уже работал в должности второго помощника, отвечая за перевозку грузов на т/х «Урицк».

Получив направление в общежитие АМП, мы сдали свои громоздкие вещи в камеру хранения на «морском вокзале» и на несколько дней поселились в общежитии. За период этого временного пребывания (жена с дочерью — в общей женской комнате, а я — в мужской) необходимо было найти в припортовом районе съёмную квартиру. Непростая задача, пришлось ходить по улицам и у всех встречных и по дворам спрашивать возможность поселения. Наконец, на несколько месяцев нас согласилась приютить одинокая домовладелица небольшой глинобитной мазанки на улочке, именуемой Азовский тупик. Условия вне всякой критики — практически спартанские. После этого я смог выйти на работу согласно направлению ММФ. Штурманского места не оказалось, только-только начали поступать суда от ЧМП в состав нашего флота. Впервые образовался самостоятельный отдел для судов загранплавания, который возглавил бывший работник КГБ, всегда хмурый и очень важный, г-н Фуныгин. На него наши выпускники смотрели с большой надеждой. Первоначально в течение 6-ти месяцев, как уже известно, необходимо было молодым специалистам отработать на должностях матросов, получая штурманские оклады. По мере приёмки судов от ЧМП наши выпускники переводились на штурманские должности.

Меня направили на ремонтирующийся п/х «Азовсталь», где

капитаном был некий азовский капитан г-н Загнойко. Судно это — рудовоз польской постройки с узкой высокой средней настройкой, где проживал штурманский состав, а вверху находился капитанский мостик. В обиходе моряков эти суда назывались «горбатыми». Обычно на вопрос о месте работы следовал короткий ответ: «горбачусь на горбатом…»

Фронт работ мне был отведён достаточно простой — на подвеске за бортом с помощью кирки оббивать ржавчину и старую краску, далее суриком покрывать очищенную поверхность. За эту работу выдавались ежедневно талоны на питание в заводской столовой. К обеденному перерыву моя семья приходила к столовой, обедали все вместе. Обычно первой питалась по этим талонам дочурка Людмилка, мы с женой — потребляли остаток, благо хлеб был на столах без ограничений.

Если день у меня был занят работой, то жене доставались трудности домашнего быта и заботы о дочери, так как в детском садике места пока не оказалось. К дому нашего пребывания они постоянно добирались пешком. Жарко. Людмилка капризничает, просится на руки. Продукты к ужину в авоське. По Крановой улице идти необходимо было на крутой подъём. Переполненный маленький автобус ГАЗ довоенной модели ходил к посёлку Песчаный только перед началом рабочего дня и в конце его. Поэтому пешеходная аллейка с деревьями шелковиц вдоль портовского забора запомнилась жене навсегда.

На п/х «Азовсталь» я надолго не задержался, пригласили в отдел к г-ну Фуныгину для направления на п/х «Чистяково». Распрощавшись с капитаном Загнойко, выслушал его короткие практические наставления и пожелания для успешного освоения работы на судне загранплавания. Своеобразный, однако, этот человек, среди плавсостава была расхожей морская байка о нём. Он — единственный член партии на судне. Некий машинист пожелал вступить в члены партии, потребовались рекомендации. Он обратился по этому поводу к капитану Загнойко, когда судно уже стало на ремонт. Капитан не задержался с ответом: «Так что же ты хочешь — заполучить рекомендацию „насухую“, хотя бы бутылку поставил…». Машинист сбегал в магазин за бутылкой водки. Капитан опять проворчал: «А где же закуска?». Машинист снова ринулся на берег. Когда бутылку с водкой почти распили и уже началась морская «травля» — воспоминания различных морских забавных историй, моторист робко напомнил ему о выдаче рекомендации. Капитан Загнойко преобразился: «Какая рекомендация? Ведь ты начальство спаиваешь…». А по отзыву многих, этот азовский капитан как судоводитель был безупречным!

Я налегке с небольшим чемоданчиком выехал в порт Рени, где находился под разгрузкой пароход «Чистяково». Судно стояло на якоре в реке Дунай. С обоих бортов были ошвартованы лагом венгерские баржи, на которые плавкраном перегружалась доставленная руда — бокситы. По судну бегал озабоченный второй помощник Жуков, с трудом общавшийся со шкиперами барж на английском языке. В то время в Азовском пароходстве в большинстве своём судоводителями трудились курсовики[43], в их числе был и второй помощник. Позже он неоднократно обращался к нашим выпускникам за помощью при оформлении грузовых документов. Позже приехали на это судно ещё пятеро «седовцев», все были направлены на должности матросов. Последовательно одесский экипаж заменялся азовчанами.

Первых несколько рейсов на Италию судном продолжал управлять дородный, почти в два обхвата, одесский капитан Беликов. Казалось, с трудом размещался на капитанском мостике, свешиваясь, как правило, с биноклем в центральном окне. Грузный, с экипажем почти не общался. Одесские члены экипажа относились к азовчанам с нескрываемым превосходством. В узкостях на руль капитан требовал всегда старшего матроса керчанина Шпринфельда, который нередко спорил с капитаном, выполняя его команды, — по возрасту он был существенно старше капитана. Несмотря на ворчливый характер Шпринфельда капитан ему доверял. Назначил его ответственным за судовые продукты — артельщиком, персонально доставлявшим капитанские представительские в его каюту.

Однажды у капитана на объёмной его «талии» прямо на мостике лопнул ремень, и его брюки упали до колен, снова традиционная команда:

— Шпринфельда — на мостик, сшить два ремня вместе для замены повреждённого…

Ответственные поручения выполнял только Шпринфельд. Так в один из туманных дней, когда наше судно медленно двигалось в тумане, на бак был выставлен вперёд смотрящим наш выпускник г-н Сапон. Такую процедуру моряки обычно называли «шваброй туман разгонять». Прошло около получаса. На мостике все прислушивались к туманным сигналам других судов, и напряжение у всех было на пределе (ведь радар работал весьма неустойчиво — требовалась частая помощь береговых специалистов). Вдруг с бака раздался весьма тревожный голос нашего Салона:

— На мостике, на мостике?

Капитан с явной тревогой почти вылез из центрального окна:

— Что случилось???

Ответ с бака:

— Ничего не вижу…

Снова с облегчением выдохнул свою традиционную команду капитан:

— Снять эту балаболку с бака! Шпринфельда — на бак вперёдсмотрящим.

Несколько раньше наших «седовцев» в Азовское пароходство прибыли по путёвкам ММФ молодые специалисты из Батуми. На пароходе «Чистякове», таким образом, оказался некий штурман Думбадзе, который успел раньше нас занять здесь место 4-го помощника капитана. В его обязанности входило несение одной ходовой вахты с 16 часов до 20 под контролем старшего помощника и обслуживание электрорадионавигационных приборов.

Наибольшую заботу у него вызывал гирокомпас марки «Курс-3». Необходимо было после запуска гирокомпаса строго выдерживать определённый уровень пусковых токов в трёх фазах. Затем постоянно следить за температурой поддерживающей жидкости в пределах 37˚-41˚, иначе появятся искажения в показаниях курса, а при значительном перегреве — возможно появление сгустков масла в системе апериодического перетекания, обеспечивающего затухающие колебания гиросферы. В то же время необходимо было в процессе рейса постоянно устанавливать на должную цифру корректор, учитывающий широту места и скорость судна. Делалось это вручную непосредственно на верхней крышке стола гирокомпаса. Все эти штурманские «премудрости» не мог не знать г-н Думбадзе, но на практике оказалось несколько иначе.

После окончания погрузки оборудования в порту Неаполь мы, наконец, снялись в обратный рейс. Я был расписан для несения ходовой вахты совместно со старшим помощником господином Кричманом Сергеем Ильичём, ранее работавшим в каботаже капитаном на т/х «Тракторист». Как позже выяснилось, он был курсовиком, поэтому в штурманских приборах своими знаниями не мог похвалиться. Однако порядок на судне и на ходовой вахте поддерживал исправно. Не разрешал нам, будущим помощникам капитана, каких-либо действий сверх полномочий матроса — подходить к навигационной карте, где ведётся реальная прокладка судна, заглядывать в тубус на экран радиолокатора. Однако приборок и работ с покраской в нашем ведении было предостаточно.

Однажды на утренней вахте, протирая шваброй пол в штурманской, невольно без всякого умысла взглянул на путевую карту, по которой велась прокладка курса судна. Наш курс был

прочерчен к Мессинскому проливу так, что остров с вулканом Стромболи оставался слева на безопасном расстоянии. Когда приборка мной была закончена, заступил на руль. Авторулевого на данном судне ещё не было. Самодельные устройства, заменяющие рулевых, появились значительно позже, на старых судах — в виде так называемых «гиромартышек».

В процессе наблюдения за горизонтом, когда на руль заступил уже второй вахтенный матрос, в утренней дымке я разглядел справа почти на траверзе знакомое остроконечное очертание вулкана Стромболи.

— Сергей Ильич, согласно прокладке этот вулкан должен быть слева, а он — на значительном расстоянии справа. Почему?



Вулкан Стромболи — «…согласно прокладке этот вулкан должен быть слева, а он — на значительном расстоянии справа…»

Старший помощник серьёзно забеспокоился, включил радиолокатор, вызвал на мостик капитана. Пришлось корректировать наш курс. Пригласили на мостик 4-го помощника: «Что с гирокомпасом?». Ответ штурмана Думбадзе: — «Всё кажется в норме». Перешли на управление судном по магнитному компасу.

Когда г-н Думбадзе заступил на свою вечернюю ходовую вахту, поднялись на мостик старший помощник и капитан. Они приступили к выяснению причин ошибочных показаний гирокомпаса. Вахтенного матроса в моём лице, г-н Думбадзе в этот момент отослал не без умысла протереть палубу в гирокомпасном помещении. Там трубка от водяной помпы охлаждения, выведенная в шпигат, несколько забрызгивала водой палубу. Выполнив эту работу, я склонился над номограммой

корректора гирокомпаса, проверяя его установку. Увидел, что корректирующая цифра на нём стоит «15», в то время как для нашей широты и скорости должна быть не более «5».

Вернувшись на ходовой мостик, сообщил, что вся причина ошибочных показаний гирокомпаса именно в корректоре. В присутствии старшего помощника г-н Думбадзе попытался доказать правильность своих рассуждений, водя пальцем по номограмме. Пришлось настоять, что г-н Думбадзе ошибается, поймите, ведь у меня не зря «красный диплом»!

Старший помощник засомневался — кто же из нас прав? Потом всё-таки по указанию капитана установили корректор на цифру «5». После прохода Мессинского пролива проверили по фактическим определениям правильность работы гирокомпаса. Я оказался прав. Дальше переход осуществляли полностью по гирокомпасу, нареканий больше не возникло.

За время моих рейсов на судне загранплавания моей жене удалось разыскать на улице Якорной недалеко от административных зданий пароходства, в частном секторе, отдельную съёмную квартиру у некой добродушной хозяйки по отчеству Герасимовна. Она была весьма обстоятельной, со здравыми суждениями, существенно отличавшимися от прежней домовладелицы глинобитной мазанки, которая непрерывно донимала Люсю своими наставлениями: «Слушай сюда…». Далее один бестолковый совет следовал за другим.

С нашими небольшими пожитками Люся смогла самостоятельно переселиться без особых проблем на съёмную квартиру к Герасимовне. Здесь мы прожили почти целый год. Одно единственное окно из нашей комнаты выходило на небольшой загон, отгороженный рыбацкой сеткой для кур Герасимовны. Маленькая Людмилка, усевшись у окна, подолгу рассматривала жизнь в этом курятнике. Семья у нашей новой хозяйки была трудовой, но грешившей нередко употреблением «зелёного змия». Герасимовна лично из соображений экономии готовила домашние настойки для своего мужа и детям, почтенного возраста сына и дочери. В воскресные дни все собирались у неё за столом. Оказывается, увлечение этим зельем у них появилось в результате прежней работы в угольных шахтах Кемерово в период войны. По несколько дней не выходя из забоев и достаточно обильно принимая спиртное, они выдавали «на гора» уголь сверх всяких норм для воинских эшелонов, идущих на фронт.

Нашу семью их воскресные посиделки не беспокоили, они всегда оставались весьма корректными. На этой же квартире мы начали постепенно приобретать отдельные вещи из мебели —

стол, шифоньер, стулья. Вскоре удалось, наконец, получить место в детском садике, и Люся смогла устроиться на работу в поликлинику водников. Хождение почти по пятам за председателем профсоюза госпожой Красюковой увенчались успехом. Жизнь потихоньку налаживалась. На очереди для получения квартиры от пароходства было достаточно много молодых специалистов. Вне очереди получали квартиры прежде всего многодетные семьи. В этой связи наши некоторые выпускники вписывали в состав своих семей своих родителей. У нас с Люсей такой возможности не было. Но, как говорится, мир не без добрых людей. Нашелся и для нас в этом плане приемлемый вариант.

В нашей бывшей училищной роте был курсант Приколотин из города Новочеркасска, который закончил учёбу на год раньше нас. Поэтому в очереди на получение квартиры от пароходства он был значительно впереди нас. Уже при нашей встрече в городе Жданове выяснилось, что у этого молодого специалиста возникли сомнения о целесообразности переезда его жены в Жданов. Очередь же на квартиру уже подходила к исполнению — надлежит либо отказаться от получения квартиры либо перенести очерёдность несколько назад. Он решил остановиться пока на последнем — мы договорились об обмене местами в очерёдности. С этим вопросом обратились к начальнику пароходства г-ну Передерий А.Х. Нам удалось с некоторым затруднением убедить его в приемлемости предлагаемого варианта.

Как позже выяснилось, сомнения у г-на Приколотина возникли не случайно. Оказывается, в городе Новочеркасске ранее произошли большие недоразумения у населения с городскими властями. Не обошлось без применения оружия. Были погибшие. Позже работники КГБ занимались расследованием этих событий, привлекая к ним Приколотина и его родственников. Получение визы в этом случае для работы на загрансудне для него стало явно призрачным. Ведь штурман без визы, как нищий в Париже, — всем вокруг хорошо, а ему плохо. Поэтому они с женой воздержались пока от ускоренного переезда в Жданов.

В итоге, в результате обмена очередностью, через год мы с Люсей смогли получить однокомнатную квартиру в новом доме по проспекту Нахимова. Позже кто-то из наших выпускников «накатал» анонимную жалобу, что г-н Приколотин якобы продал мне свою очередность на квартиру. Пришлось потом в присутствии капитана Землянова объясняться в парткоме АМП: «Никакой сделки не было — после получения квартиры из самых благодарных чувств подарил Приколотину „тарантеллу“-ковёр с итальянского рейса и дополнительно в приморском ресторанчике

„Золотая рыбка“ отметили наше переселение за мой счёт приличным ужином в присутствии Людмилки, которая была со мной после садика. Вот и всё! Усадив дочурку на плечи, мы довольные друг другом разошлись…» Секретарь парткома г-н Юневич по этому случаю никаких оргвыводов делать не стал. Капитан Землянов явно замолвил доброе слово за меня в мою защиту.

Для пароходства достаточно быстро строились дома, так называемые «хрущевки». Жизнь вошла в свою колею, мы, наконец, почувствовали себя полноценными людьми — с квартирой!

3. Каботажные рейсы, п/х «Никитовка»

Выгрузка доставленного оборудования пароходом «Чистякове» осуществлялась в порту Жданов. Декабрь месяц. Дожди, пониженные температуры до заморозков. В результате я значительно простыл. К приближающемуся отходу парохода в порт Керчь поднявшаяся температура и озноб вынудили, после настойчивых требований Люси, обратиться в медицинский портовской пункт для получения больничного листа. В итоге пришлось остаться дома для лечения, но в связи с приближающимися праздниками по случаю Нового года на душе было крайне неспокойно. Неофициально на судне могут подумать, что простуда была только предлогом для встречи Нового года в домашних условиях. По моей просьбе Люся «напичкала» меня лекарствами, в результате, пропотев ночью как «мокрый мышонок», к концу следующих суток оказался почти здоров. Поэтому, не задерживаясь дома, выехал в порт Керчь. Прибыл на судно за сутки до наступления Нового года. Старший помощник г-н Кричман С.И. несколько удивился моему прибытию:

— А я уже полагал, что ты остался дома праздновать….

Для принятия топочного мазута на рейс п/х «Чистяково» после погрузки в Керчи железного колчедана зашёл в порт Туапсе. В этот заход, когда судно уже стояло у бункеровочного причала, прибыл на борт вновь назначенный азовский капитан с высшим образованием, г-н Землянов В.М., с которым впоследствии на долгие годы сложились у меня как деловые, так и дружеские отношения.

Сухощавый. Подвижный. Не обошлось изначально без некоторых его капитанских «шероховатостей», характер у г-на Землянова В.М. был взрывной, порой казалось — сумасбродный. Но в основных вопросах, связанных с судовождением, он заслуживал только подражания — Капитан с большой буквы.

Сдав достаточно быстро капитанские дела, одесский капитан Беликов убыл в распоряжение ЧМП. На нашем судне полностью установились «азовские» порядки. Позже было изменено и название судна в связи с переименованием города, в честь которого оно было названо. Пароход получил новое название «Константиновка». Значительно позже, в 1989 году, вернули и нашему городу вместо Жданова старое название — Мариуполь.

Однажды на подмену второму помощнику Жукову на судно прибыл молодой выпускник с высшим образованием из «Макаровки» г-н Мишин. Любитель новшеств и различных вещей,

выделявших его из общей окружающей массы. Он лично перекрасил в своей каюте переборки: одну стенку белилом, вторую — зеленью, третью — голубой краской и четвертую — киноварью. Как он объяснил нам всем, в зависимости от настроения надлежит после вахты некоторое время смотреть на переборку только определённого цвета. Дескать, это — сберегает здоровье. Не учёл он однако морскую традицию: покрасил свою каюту — в скором времени покинешь судно. Проверить не сложно, кто захочет опробовать — дерзайте!

При заходах наших судов в базовый порт нередко на судно заглядывал начальник пароходства г-н Передерий А.Х. с обходом по служебным и жилым помещениям. Попутно выслушивая жалобы моряков, если таковые появлялись. Увидев каюту второго помощника Мишина, он с удивлением спросил у капитана Землянова:

— А это ещё что за «порнография»?

Капитан Землянов не замедлил съехидничать:

— Ну, как же? Это — ведь модернизм…

Начальник пароходства был краток:

— Немедленно перекрасить и доложить об исполнении!

Эту работу по перекраске поручили матросам, в том числе и мне. Приступая к покраске, недовольно я проворчал тогда:

— Бестолковщина — «мартышкин труд…».

Как позже выяснилось, рядом проходил капитан Землянов и услышал мои замечания. Вмешиваться в наш разговор он не стал.

Но однажды уже при покраске туалетов перед очередным приходом в базовый порт, когда неосторожно оступившись, после покраски подволока, я опрокинул кандейку с краской. Позади себя услышал голос капитана Землянова:

— Вот это и есть «мартышкин» труд, а не в каюте Мишина!

Вполне понятно — капитан всегда бывает прав, а если не уверен — читай устав! Молча пришлось согласиться.

В очередной приход под погрузку в порт Керчь закончился 6-ти месячный период обязательной работы на матросских должностях. Согласно письменному заявлению я списался в распоряжение отдела кадров. Своим сокурсникам, оставшимся по собственному желанию на судне в должности матросов (ведь и на этих должностях в итальянских рейсах материальная сторона была у всех весьма ощутимой), уверенно сообщил: «Теперь начну работать только штурманом — не даром же мне был вручён „красный диплом“…». Но увы, в отделе кадров думали по-другому: требуешь штурманскую должность, пожалуйста переходи с загрансудна на каботажное, так как у г-на Фуныгина свободных штурманских вакансий пока нет. Пришлось сдать

«мореходку» и перейти в группу каботажных судов к инспектору г-ну Заикину.

Так я оказался на пароходе «Никитовка», познакомившись с избитой шуткой моряков: «горбачусь на горбатом…» Этим судном командовал старой закалки капитан Писаренко, почтенного возраста, с неплохим каботажным опытом, трезвенник. Обычно при грузовых операциях в порту Керчь или Камыш-Буруне он выезжал в Феодосию к своей семье. Любил поговорить потом о своём внуке, в котором души не чаял.

Первая штурманская должность на т/х «Никитовка» у меня — третий помощник капитана, так как четвёртые помощники на каботажных судах согласно штатному расписанию не предусмотрены. Поэтому наряду с ведением судовой кассы и корректурой навигационных карт мне необходимо было обслуживать и электрорадионавигационные приборы. Несение ходовых и стояночных вахт — на уровне со всеми штурманами.

Отношения с капитаном и экипажем сложились вполне нормальные, хотя у каждого из них были свои особенности и слабости, с которыми все в основном мирились. Первых помощников на этих судах не было. Вполне резонно — каботаж!

Наряду с остальными судами этого типа польской постройки п/х «Никитовка» был закреплён на каботажной линии Мариуполь — Поти. Коксующиеся угли из Мариуполя доставлялись в Грузию для металлургического завода в городе Рустави, а обратно из Поти — марганцевая руда для металлургических заводов Донбасса. С учётом кругового течения по Чёрному морю против часовой стрелки генеральный курс на порт Поти обычно прокладывался после выхода их Керченского пролива на значительном расстоянии от берегов. Определяться с местоположением судна, как правило в конце ходовых вахт, удавалось исключительно по вершинам гор Кавказского хребта. Поэтому для надёжного счисления надлежало правильно учитывать поправку гирокомпаса. Каждый рейс после выхода из Керчь-Еникальского канала капитан Писаренко самостоятельно проводил зигзагообразный манёвр для пересечения Павловских створов под углом генерального курса на Поти. В момент пересечения линии створов вахтенный помощник замечал пеленг на них и по сравнению с их действительным значением, указанным на карте, определяли поправку гирокомпаса, которая заносилась в судовой журнал.

В процессе переходов до порта Поти кто-то из азовских капитанов на этой линии полюбил подшучивать над молодыми штурманами, приходящими из высшей мореходки (вероятно из ревностных чувств). Проверив счисление на карте, при уходе с

мостика капитан вдруг назначает некоторую корректуру к генеральному курсу:

— Два градуса вправо, поправка на ветер!

И дальше, ничего не объясняя вахтенному штурману, уходит к себе в каюту. Позже, уже на вахте очередного штурмана, капитан снова проделывал аналогичную корректуру курса:

— Два градуса влево, поправка на ветер!

Молодые штурманы терялись в догадках, как капитан определяет эти непонятные «корректуры на ветер» к генеральному курсу. Вероятно по своему богатому морскому опыту? А ларчик, как говорится, открывался просто: через равные промежутки времени одинаковые уклонения то «вправо», то «влево» не вызывают в общем учёте уход от генерального курса. Наш капитан Писаренко такими шутками, благо, не страдал.

Некоторые другие азовские капитаны, как г-н Загнойко с парохода «Азовсталь», проявляли также свои характерные особенности. К примеру, капитан Юрий Приходько (старший брат Евгения — одного из наших выпускников) запретил штурманам пользоваться радиолокатором. Он полагал, что частые выходы из строя локатора — это результат небрежного отношения штурманов к весьма важному для судовождения прибору. Себя этот капитан считал отличным штурманом, ведь раньше он служил в военном флоте в эскадре главным штурманом. Попав под хрущевское сокращение армии и флота, оказался в АМП.

Против указанного запрета кто-то из выпускников высшей мореходки решил «подшутить» над капитаном Приходько. С этой целью, тубус радиолокатора в местах прилегания к лицу обильно смазал керосином. В результате эта часть тубуса стала аналогична сырой резине — прилипала к лицу, оставляя грязные полосы. Впоследствии пришлось его подклеивать лейкопластырем, прикрывая повреждённые места. Однако, из-за фигурной формы тубуса лейкопластырь оказался не совсем эффективным. Тубус пришлось потом в базовом порту заменить. Шутка оказалась крайне неудачной.

Другие существовавшие на судах запреты в неписанных правилах судовождения, действительно, были не лишены здравого смысла — «капитанский» бинокль, настроенный под его глаза; «капитанский» секстант, выверенный им лично со всеми поправками на перпендикулярность зеркал; заводка и контроль суточного хода хронометра исключительно только одним лицом повседневно и в одно и то же время.

В составе экипажей каботажных судов было достаточно много моряков сугубо штатных, каботажных — своего рода достопримечательных «героев», не рассчитывающих на

перспективу своей работы на загрансудах. Для перехода в отдел к Фуныгину требовались ведь полностью положительные характеристики с места последней работы. Такие моряки, конечно, оказались и на пароходе «Никитовка».

Прежде всего, к ним можно было отнести начальника радиостанции П. Кудря, у которого был богатый опыт употребления «зелёного змия», не теряя однако над собой контроля. Когда от усиленного употребления этого зелья у него были затруднения в работе с радиостанцией на ключе — дрожали руки, он переходил на связь с базовой радиостанцией с помощью ножных пальцев. Получалось достаточно неплохо, его «почерк» на радиостанции принимался успешно. Связь на судне всегда была обеспечена.

На пароходе он выполнял также общественное поручение в виде сбора профсоюзных взносов и наклеивания марок в учётные карточки. Большую часть заработной платы он, как правило, передавал домой своей семье в город Керчь. Оставшуюся сумму обычно расходовал достаточно быстро. Потом он тут же приступал к сбору профсоюзных взносов. Нередко можно было услышать:

— Петя, ведь ты же недавно уже собирал профвзносы?

— Так это ведь были взносы за позапрошлый месяц, а я собираю за прошлый…

Контроль за правильностью использования профсоюзных взносов оставался на его совести, ведь эти взимаемые суммы были у каждого достаточно небольшие, поэтому не исключался, возможно, и повторный сбор в честь «зелёного змия».

Однажды П. Кудря помог справиться мне с проблемой гирокомпаса. При отходе из порта Поти никак не приходил в меридиан наш «Курс-3». После ухода портовского лоцмана легли на курс, проходящий вблизи берега мыса Пицунда. Полагая, что оставшиеся колебания незначительны, последовали дальше по гирокомпасу — до уточнения положения судна по Пицундскому маяку. Благо, что на этом переходе береговая черта значительно уходит в сторону от нашего курса.

На подходе к мысу Пицунда убедились, что положение судна за период ночного перехода привело к существенной невязке по сравнению со счислением. Перешли на управление судном по магнитному компасу. Через пару часов на курсограмме гирокомпаса явно увидели характер нашего предшествующего движения — «как бык по дороге». У гирокомпаса, оказывается, были незатухающие колебания. П. Кудря в этой связи посоветовал:

— Достань гиросферу и как следует «трахни» её об

деревянный стол. Такой фокус с этой гиросферой уже проделывался раньше. Помогает…

Воспользовавшись этим советом, удалось нам, наконец, запустить гиросферу для надлежащей работы.

Как известно, в системе перетекающего масла в гиросфере для обеспечения затухающих колебаний имеется некий специальный шарик. Он электромагнитом (по схеме контактор-55) втягивается в канал этого масла исключительно только на время маневра по изменению курса. Если в период втягивания шарика под него попадёт сгусток масла (как уже ранее отмечено, сгустки масла, возможны после перегрева гиросферы), то шарик прилипнет вместе с этим сгустком к стенкам канала. С окончанием маневра он не вернётся в исходное положение и возникнут только постоянные незатухающие колебания. Временно помогает в таком случае рекомендованная жёсткая встряска, чтобы шарик отскочил, и сгусток масла прошёл дальше. А для нормального ремонта надлежит такую гиросферу направить на завод-изготовитель для замены указанного специального веретенного масла в системе перетекания, что и было сделано в дальнейшем.

Второй кандидатурой в состав «вечных» каботажников можно было причислить и нашего второго помощника капитана Рафика Назарова — высокий, по-военному, стройный с чёрной шевелюрой, по национальности — азербайджанец. Он — выпускник штурманского отделения военно-морского училища в Баку. Вместе со всей своей группой, оказывается, почти сразу после окончания учёбы, в 1960 году был уволен из рядов ВМФ. Это была вторая волна хрущевских сокращений Вооруженных сил СССР — почти на одну треть.

Так г-н Назаров вынужден был из Севастополя перебраться на Азовье. Неурядицы с военной службой вызвали у него общую неудовлетворённость, в том числе и в личном плане — был холостяком. Начались нередкие злоупотребления, связанные с выпивкой. Его лицо, покрытое следами перенесённой оспы, нередко становилось в такие моменты по-кавказски очень злым и безразличным ко всем своим штурманским обязанностям. Этим, конечно, пользовался его однокашник г-н Зверев, ставший заместителем по кадрам начальника АМП. Он всякий раз «тормозил» продвижение по службе Рафика (за какие-то только им обоим известные ещё курсантские дела). Если оказывалось, что г-н Назаров из-за нехватки кадров вдруг занимал должность старшего помощника, в период отсутствия в АМП г-на Зверева, то с возвращением из отпуска или из командировки, тот стремился обязательно найти Рафику подмену, чтобы снова вернуть его на

должность второго помощника. Несправедливо, но факт, этого «противостояния» г-н Назаров от своих штурманских коллег не скрывал.

В период приходов п/х «Никитовка» в базовый порт Жданов, когда стояночная вахта выпадала мне, приходилось нередко обращаться с просьбой к Рафику о подмене, чтобы хотя бы несколько часов побыть дома. Как правило, от такой услуги он не отказывался, тем более, что за это полагалось ему небольшое вознаграждение — «на бутылочку». Оба в результате оставались довольны. Рафик, приняв пару капель, оставался на вахте, ему спешить было некуда. Но однажды у Рафика возникли какие-то неотложные дела, поэтому я остался на вахте, жена с дочерью ещё на судно не успели прийти. Настроение, конечно, было не уравновешенным. А тут ещё судовая буфетчица для сдачи судового белья в стирку пригласила на борт судна какую-то женщину из баннопрачечного комбината для подсчёта простыней, наволочек и полотенец.

Следует отметить, что буквально в текущем рейсе с экипажем был проработан приказ по АМП об ужесточении пропускного режима на суда пароходства при стоянках в портах. Были заведены специальные журналы, в которые надо было заносить данные о приходящих на борт судна посетителях — их время прибытия, убытия и цель визита. При остановке мной у трапа той самой женщины из банно-прачечного комбината оказалось, что удостоверение личности она забыла у себя на работе — из её слов. С учётом просьбы нашей буфетчицы, спешившей со сдачей белья за период этой короткой стоянки, обратился к той женщине:

— Скажите хотя бы свою фамилию, для записи в журнал посещений…

Она с независимым видом «фыркнула» мне:

— Запупыркина! — и отвернулась, с готовностью проследовать дальше на судно.

Такой ответ меня крайне возмутил — пиши, дескать, в свой журнал, что захочешь. Так надо понимать? Пришлось, как говорится, тогда и власть употребить:

— Вон с борта судна! Вахтенный, удалите эту женщину, «Запупыркину», на причал…

Через некоторое время позже на наше судно прибыл диспетчер порта и пояснил, что к нему со слезами обратилась с жалобой женщина из баннопрачечного комбината, которая хотела пересчитать бельё у нас на борту, что её, бедную, из-за необычной фамилии по мужу выгнали с борта судна. Более того, оказывается, позже, когда она сообщила об этом случае своему

мужу, то и у них произошёл следующий нелицеприятный диалог:

— Из-за твоей дурацкой фамилии меня с парохода выгнали…

— Правильно сделали — нечего тебе шляться по судам!

Вот так и случается, что весьма необычные украинские фамилии, оказывается, иногда могут и до греха довести. Надо быть мне более осторожным — во всём необходима, видимо, даже такая собственная практика. Учтём на будущее!

В один из первых месяцев моей работы с судовой кассой необходимо было получить очередную заработную плату для экипажа, заказанную по радио через представительство агентства Трансфлот в порту Керчь. На служебной машине к борту судна подкатил шустрый средних лет представитель агентства, который в каюте выложил на стол пачки денег, перетянутые накрест маркированной бумажной лентой:

— Принимайте вашу зарплату. Упаковка банковская, надёжная…

Несмотря на его настоятельную просьбу подсчёт денег провести по пачкам, так как водитель, доставивший представителя агентства не мог долго ожидать у борта — спешил для выполнения других имеемых заданий, пришлось мне достаточно твёрдо отстаивать своё условие подсчёта денег: вскрывать все пачки и выполнять пересчёт только покупюрно. Для убедительности своего условия, что банковская упаковка всё-таки не надёжна, я показал представителю Трансфлота вариант, как можно вытащить деньги из пачки, не нарушая ленточной упаковки. Одну из этих пачек поставил вертикально на стол и слегка её сжал. Появилась слабина между купюрами. Взяв другой рукой со стола пинцет (из комплекта ключей гирокомпаса), вставил его в пачку, зажал две или три купюры губками пинцета. Далее поворачивая пинцет, свернул захваченные купюры в трубочку, которая легко потом вынималась из общей пачки, не нарушив накрест склеенную и отштампованную банком контрольную ленту. Проведённый очевидный пример возможного априори хищения удивил представителя Трансфлота, но, к сожалению, не убедил:

— Однако же ты — «ловкач». Неужели и этому вас научили в мореходке?

Собрав все пачки денег снова в свою брезентовую «инкассаторскую» сумку, он категорически отказался передавать их на судно. Вероятно, у него возникли свои опасения, поэтому лучше вернуть деньги в банк в том виде, в каком их он получил. В результате заработную плату нам пришлось выдавать уже в очередном порту, благо, что наше судно из Керчи в тот же день снялось под загрузку в порт Мариуполь. Поэтому экипаж судна

неудобств с получением заработной платы не почувствовал. Несправедливый упрёк со стороны представителя Трансфлота в «ловкачестве» несколько обидел меня, но ненадолго. Я «списал» этот казусный случай на их трансфлотовское непонимание, что и на флоте «не лыком шиты…».

Невезучим оказался тот день нашего пребывания в порту Керчь. Парность негативных событий снова как будто подтвердилась. Теперь уже действующим лицом в этом плане оказался наш второй помощник Рафик.

Перед отходом судна на борт прибыла пароходская делегация во главе с госпожой Красюковой. Они возвращались в Мариуполь после проведения в порту Керчь годичной отчётной конференции. На нашем судне в кормовой надстройке для них было выделено две каюты. Судовая буфетчица Любаша, дородная украинская женщина (по словам Рафика — «баба-гром»), навела в этих каютах должный порядок, застелила по койкам свежее бельё. Делегация достойна уважения — пароходское начальство! Прямо с трапа они направились к кормовой надстройке. В районе трюмов им встретился наш Рафик (у него в этот день был очередной срыв в употреблении спиртного). Не выдавая своего состояния, он почти по-военному прошёл как по ниточке мимо делегации к «белому дому» — так именовалась средняя надстройка, где размещался штурманский состав. Председатель профкома г-жа Красюкова, проходя мимо, удивлённо состроила гримасу, но ничего никому не сказала. А уходя с судна, уже в порту Мариуполь, капитану Писаренко заметила:

— А что это ваш второй помощник прогуливается по стальной палубе в одной туфле?

Капитан смущенно молча пожал плечами. Не стал он, конечно, пояснять какой ещё более серьёзный факт произошёл позже с этим Рафиком на ходовом мостике.

Тогда отход из порта Керчь состоялся на моей вахте. После стояночной вахты сразу пришлось заступать на ходовую вахту, которая у меня заканчивалась как обычно в 24–00. По своей инициативе, в скорости после прибытия на п/х «Никитовка», мной были составлены «правила» стыкования ходовых и стояночных вахт. Подписались под этим соглашением все штурманы, одобрив эти условия. Хранился этот листок на мостике под ящиком хронометра для напоминания любому при необходимости. Недоразумений, имевших место ранее, теперь уже не возникало. Все были довольны.

Второй помощник Р. Назаров поднялся на ходовой мостик вовремя, без задержек. У карты пролива Кек, по которому мы двигались, он при пересмене задержался ненадолго. От него

изрядно исходил запах спиртного. Вероятно, после встречи с делегацией АМП Рафик продолжил всё-таки дальше свою дружбу с «бутылочкой». Поэтому на ходовом мостике, не задерживаясь в рулевой, сразу поспешил на крыло левого борта, где «повис» на планшире рядом с вперёдсмотрящим матросом. Капитан находился у открытого центрального окна, следил за створами и изредка подавал рулевому корректирующие команды, удерживая судно на канале. По носу хорошо просматривались створы Еникальского колена, впереди предстоит последний поворот на Пушкинские створы для выхода в Азовское море. Я, заполнив судовой журнал, доложил капитану:

— Вахту сдал. Можно быть свободным?

Получив подтверждение, спустился, наконец, для отдыха в свою каюту. За время стояночной вахты, отходной суеты и ходовой вахты прилично устал. Прилёг на диванчик, ожидая внутренне возможного вызова на ходовой мостик в связи с известным состоянием второго помощника. Вызова не последовало, но через некоторое время донеслись громкие голоса и топот ног. Оказывается, не доходя значительно к месту поворота на Пушкинские створы, наш Рафик решил, очнувшись, вдруг самостоятельно начать этот последний поворот:

— Руль лево на борт! — скомандовал он рулевому через открытую дверь, находясь по-прежнему на крыле ходового мостика. Капитан с крайним удивлением прокричал:

— Отставить! Так держать!

Далее события на ходовом мостике развивались, как стало потом известно, с привлечением старпома и старшего матроса (боцман находился в этот момент на баке у якорей). Они с трудом удалили с ходового мостика упирающегося Рафика для отдыха в каюту. Вместо второго помощника вахту его продолжил нести теперь сам капитан. Вероятно, от такой дикой встряски нервов успокоение он находил только при личном пребывании на ходовом мостике — не зря называемого часто «капитанским». Действительно, от посадки на мель п/х «Никитовка» был, как говорится, в двух шагах. Об этом пароходской делегации капитан Писаренко не стал сообщать. Чего уж там давать комментарии по поводу прогулки в одной туфле — обыденная «мелочь»!

Эксцентричность поведения Рафика отмечалась на этом судне, оказывается, неоднократно и раньше. Так, например, после неудавшегося ухаживания за буфетчицей Любашей, он однажды уговорил предшествующего третьего помощника при выдаче заработной платы экипажу, в их присутствии, сверх положенной суммы согласно ведомости положить ей специально 50 рублей больше:

— Проверим Любашину честность, а то не редко приходится слышать, что выписываемая на судно посуда, оказывается, потом в домашних сумках. А нам приходится потом довольствоваться непонятными щербатыми тарелками и чашками.

Конечно, у Рафика в данном случае проявилось не столько чувство восстановления справедливости, сколько обиженное мужское самолюбие, попытка «насолить» Любаше. Получив свою заработную плату, с добавкой в виде 50 рублей (приличная сумма по тем временам, почти половина оклада третьего помощника), она, не пересчитывая деньги, сунула их в карман фартука. Расписалась в ведомости и, раскачиваясь, «поплыла» в свою каюту к кормовой надстройке. Наши горе — экспериментаторы, Рафик и третий помощник, около часа ожидали потом возвращения Любаши. Не дождавшись, отправились к ней с вопросом:

— Ты деньги пересчитала?

— Да, конечно!

Пришлось сознаться, что они вдвоём специально вложили в её зарплату в виде своего рода шутки дополнительно 50 рублей, поэтому просили вернуть эти деньги. Как холодный душ, эту просьбу отпарировала «баба-гром»:

— Ах вы, алкоголики несчастные, решили подзаработать на мне! Нужны деньги для выпивки? Ну-ка, вон пошли из каюты! Дополнительно, видите ли, они вложили деньги! Не было такого…

Видимо Любаша в свою очередь решила однозначно проучить их в отместку за подобную «шутку». Позже, в связи с реальной недостачей в кассе 50 рублей, пришлось этим штурманам разделить поровну их непредвиденный убыток. Рафаил молча вложил в кассу свою долю. Вот вам обоим из практики неплохой урок: как аукнется, так и откликнется.

Достаточно жёстким независимым характером буфетчицы Любаши однажды пришлось воспользоваться и мне в период несения стояночной вахты. Случилось это в порту Камыш-Бурун при выгрузке угля. Капитан Писаренко не совсем удачно проскочил по палубе в период перемещения грейфера с грузом над палубой. Двигался капитан, как и положено, с морского борта, но пыль от частично просыпавшегося угля попала и на него. В своей каюте капитан залез в ванну, а уже потом вызвал в каюту вахтенного помощника. Зайдя в прихожую капитанской каюты, я услышал из ванной голос капитана.

— Понимаешь, какое дело, — надо бы мне потереть спинку мочалкой…

От услышанного вахтенный помощник оторопел. Не хотелось потерять добрые отношения с капитаном, и в то же время нельзя

было уронить штурманское достоинство. Ведь если об этом узнают однокашники, то насмешек потом не оберёшься: дескать, продвижение по службе я заработал себе, прислуживая капитану банщиком. Вспомнился также позорный случай из училища, когда за «неприличный поцелуй Чаниты» был отчислен из училища один из незадачливых курсантов, который на спор выиграл своё дурацкое пари в присутствии других курсантов из его группы.

Решение у меня по данному случаю возникло без дальнейших сомнений:

— Николай Ананьевич, одну минутку — сейчас приглашу к вам буфетчицу…

Любаше решил сообщить, как можно корректней, что её вызывает к себе капитан, по-моему, будет просить потереть спинку. Буфетчица проследовала к «белому дому». А у меня невольно всплыла перед глазами картина из кинофильма «Стряпуха», в которой повариха, не желая выдавать повторно похлёбку из общего котла своему старому знакомому Казанцу, похлопывая по ладони увесистым черпаком, спросила:

— Так вам шо — добавки треба?

Вероятно, наша буфетчица Любаша с капитаном Писаренко обошлась, в силу своего характера, подобным образом. Но этого я уже не видел и не слышал.

К чести капитана Писаренко о данном случае он никогда позже не вспоминал, но и не вредничал исподтишка подобно нашему Рафику, особенно в вопросе моего дальнейшего продвижения по службе.

После шести месяцев работы на п/х «Никитовка» этот капитан выдал мне отличную рекомендацию на занятие должности второго помощника. С той рекомендацией я отправился в службу Мореплавания АМП к начальнику г-ну Кравцову Г.И. Рассмотрев мои бумаги, он с удивлением прокомментировал:

— Да у нас ещё не было случая, чтобы за такой короткий период кто-либо выдвигался в грузовые помощники. Ведь вы не проработали и полгода в должности третьего помощника?

— Как не проработал? Ничего подобного, я уже третьим отработал 6 месяцев и 13 дней…

— Не было у нас такого… — не успокаивался г-н Кравцов.

— Значит, будет! — спокойно настаивал я.

Поразмыслив немного, Герман Иванович согласился:

— Ну ладно, посмотрим, что из вас получится…

И подписал мне направление на сдачу экзаменов капитану-наставнику при Службе мореплавания.

Позже, когда я уже работал капитаном, г-н Кравцов Г.И.

проявил ко мне особое уважение за знания в теории корабля (в результате моей учёбы в институте). У него, оказывается, по этому предмету были свои затруднения. Вероятно, по этой же причине однажды он упрекнул одного из своих капитанов-наставников, который позже принимал у меня экзамен уже на должность старшего помощника:

— А что же ты, Григорий Сергеевич, весьма кратко коснулся на экзамене вопросов по теории корабля?

— А зачем мне свою корону втаптывать в грязь? — отпарировал экзаменатор. Это был достаточно грамотный судоводитель, соученик капитана Землянова по высшей мореходке, г-н Мамонтов.

К тому времени в Азовском морском пароходстве уже начал меняться качественный уровень судоводительского состава. Приходили по путёвкам ММФ молодые кадры. Флот пароходства пополнялся за счёт приёмки судов от ЧМП, а также несколько позже и за счёт новостроя. Если в былые времена грозой для судоводители в Службе мореплавания служил «дед Мирон», пройти экзамены у которого было почти равнозначно геройству, то теперь наступили новые времена. Строптивая молодёжь порой даже отказывалась сдавать экзамены капитанам-наставникам, не имеющим высшего образования. С расширением отдела Фуныгина за счёт судов загранплавания возросли и материальные стимулы моряков.

Старая школа судоводителей базировалась в основном на достаточно хорошей морской практике каботажных рейсов. К примеру, капитан-наставник «дед Мирон» любил задавать самые каверзные вопросы экзаменуемым, даже нечто подобное: «Какое максимальное расстояние допускается между ручками рулевого колеса?». Несмотря на его хорошую морскую практику, оказывается, у «деда Мирона» были по молодости свои судоводительские огрехи — неоднократные посадки судов на мель в раструбе подходного Керченского канала при повороте на север. Поэтому в шутку моряки это место называли «банкой Миронова». С изменением общей ситуации в Азовском морском пароходстве получил визу и сам капитан-наставник «дед Мирон». Вышел он впервые, наконец, в загранрейс и убедился в необходимости коренной перестройки своей работы. Оказывается, каботажной практики недостаточно для больших переходов по морям, по океанам. Прежде всего, направляясь в этом рейсе к проливу Босфор, они не попали в пролив, легли в дрейф и астрономическим путём потом попытались найти своё место в Чёрном море. Оказывается, вышли к Ложному Босфору. Далее, на обратном пути из Италии, в связи с ошибкой в опознании

расположения эстакады между греческими островами не попали с первого захода под погрузку бокситов на заготовительную фабрику Итея. Моряки потом подшучивали: «Не в то море зашли…». В итоге после всех подобных передряг с этого рейса «дед Мирон» вернулся крайне разбитым. Слёг с инфарктом в больницу в порту Николаев. Капитан Землянов В.М., раздобыв несколько лимонов, посетил его в один из наших заходов в порт Николаев под выгрузку бокситов, доставленных из Итеи.

Особенно характерным примером неверного отношения к практике океанских переходов послужил также рейс турбохода «Иван Павлов». В загранрейс вышел азовский капитан-наставник Рожков, «обкатывая» в первом рейсе молодого капитана Павлова. Судно было принято от «одесситов» в достаточно запущенном состоянии. Тот экипаж знал о предстоящей передаче судна на Азовье и не занимался должным образом его техническим обслуживанием. Ржавчины было предостаточно по всему судну. По прибытии нашего наставника весь экипаж, в том числе и командный состав, усиленно занялся обивкой ржавчины.

Рейс этого судна был предназначен в порт Момбаса, Кения. Судно следовало вблизи африканских берегов на юг после прохода мыса Гвардафуй. В этом районе при норд-остовом муссоне работает сильное Сомалийское течение со скоростью порой до 3–4 узлов. Берег Африки здесь настолько нехарактерный, идёшь как вдоль кромки стола. Расстояние до берега известно, а вот с широтой места судна у всех возникают проблемы. В результате того, что это судно течением было снесено почти на 90 миль вперёд, турбоход «Иван Павлов» в результате ошибки в счислении выскочил на прибрежные рифы, повредив себе обшивку почти всего днища. Только благодаря помощи наших военных из ВМФ это судно сняли с мели, и позже более года оно простояло на ремонте в СРЗ порта Мариуполь.

Подход к вопросам судовождения в Азовском морском пароходстве надлежало кардинально изменить: от «рулевого колеса» и «рашкетки» перейти к звёздному небу и секстанту и прочим «навигацким» наукам, так как спутниковых систем «JPS», обеспечивающих постоянное указание местоположения судна в виде текущих значений широты и долготы, тогда ещё не было. Поэтому освоению океанского плавания способствовали, конечно, уже новые молодые кадры. В число последних попал вскоре и я, после дальневосточного рейса.

Несмотря на материальные издержки нашей семьи за период каботажной моей работы Люся, настояла на пошиве в пароходском ателье мне форменного штурманского костюма, из дорогого чёрного бостона, чтобы при официальном посещении

пароходства молодой специалист выглядел представительно. В данном случае жена воспользовалась известной поговоркой: «Мы не настолько богаты, чтобы покупать дешёвые вещи». Изначально доходы нашей семьи были весьма ограничены, об отгулах выходных дней и тем более об отпуске думать не приходилось. Соответственно, располнеть на каботажном рационе также было не реально. По сравнению с прежним видом, я за период каботажа заметно похудел. Поэтому, случайно встретившись с капитаном Земляновым В.М. в порту Мариуполь, от него узнал, что четвёртый помощник Думбадзе в данный приход списывается с судна в отпуск. Со своей стороны сообщил, что готовлюсь сейчас к экзаменам на второго помощника, работаю по-прежнему на пароходе «Никитовка». Капитан Землянов В.М. сочувственно заметил, что «каботаж — не сахар, это очевидно…» и предложил мне вернуться на его судно п/х «Константиновка» на общих условиях, то есть с занятием должности на ступень ниже — вместо четвёртого помощника Думбадзе. Как известно, даже не один год отработавший в должности каботажного капитана г-н Кричман С.И. в загранплаванье вышел старшим помощником. Это ведь было общее правило для всех должностей в загранке. Пришлось с предложением капитана Землянова В.М. без каких-либо возражений согласиться. Он в это время направлялся в отдел кадров пароходства и пообещал получить для меня распоряжение о переводе и направление в контору Капитана порта Жданов для оформления моей прежней «мореходки», с пропиской по п/х «Константиновка». Далее события так и развивались.

Позже о том, что не перешёл на должность второго помощника в каботаже, к примеру, вместо Рафика на п/х «Никитовка», сожалеть не пришлось. Моральная сторона этого вопроса не пострадала — это уже хорошо! Да и наш семейный бюджет давно требовал своего наполнения. Выходы в загранрейсы продолжатся, жизнь — улучшится!

4. Первый штурманский загранрейс, п/х «Константиновка»

Часть наших однокашников по-прежнему оставалась на п/х «Константиновка» на матросских должностях в ожидании появления вакансий. В это время я уже перешёл в кают-компанию, где в кругу остального комсостава осуществлялся традиционный приём пищи. Тесновато, но у каждого командира было своё определённое место.

В первые месяцы после каботажа в свою тарелку с первым блюдом (как правило, с борщом) я постоянно подкладывал кусочек сливочного масла. Испытывая любопытные взгляды со стороны капитана, при этом смущённо пояснял: «Вместо сметаны…». Каботажный рацион существенно отличался от рациона загранплаванья. По существовавшим правилам переход питания на нормы загранплаванья осуществлялся только после закрытия границы. Аналогично и после окончания кругового рейса — переход на каботажный рацион.

Однажды в присутствии штурманов я поделился своей каботажной практикой нахождения в большом супнике отдельных кусков мяса с косточкой с помощью половника. В каботаже к этому вопросу, дескать, относились с «научным» подходом, применяя различные способы: метод нащупывания, метод перекрёстного траления, метод встречного траления, метод кренования и ряд других замысловатых вариантов. Все эти методы я наглядно продемонстрировал на реальном супнике с половником. Те, кто впервые услышал об этом, с удовольствием посмеялись. С приходом капитана Землянова В.М. в кают-компанию устанавливалась обычно спокойная обстановка при приёме пищи.

Первый свой штурманский рейс на загрансудне мне пришлось выполнить на п/х «Константиновка» в порты Красного моря Джибути, Асэб, Порт-Судан. Лето. Жара. Судно старого проекта, квартердекер[44], климатическая установка отсутствует. Поэтому руководство Азовского морского пароходства разрешило приобрести электровентиляторы по числу имеемых жилых кают, а также одну пишущую машинку с английским шрифтом — для печатания судовых ролей. На каждый судозаход в порт местные власти обычно требуют до 10 судовых ролей. Закупку этого снабжения приурочили к процессу бункеровки топливом и водой в порту Аден. При этом не обошлось без казуса. Араб-экспедитор, доставивший электровентиляторы на борт судна, никак не мог

понять попытки старшего помощника г-на Кричмана С.И. объяснить ему причину возврата на склад этих вентиляторов. В доказательство того, что вентиляторы хорошие, экспедитор схватил вилку от вентилятора и, не успел старпом перехватить его руку, как он уже воткнул эту вилку в судовую розетку. Электровентилятор дёрнулся и, в результате короткой вспышки под его кожухом, наглухо застыл. Запахло горелой изоляцией — явно электровентилятор сгорел. Пришлось потом вновь последовательно этому экспедитору объяснять, что на нашем судне электрическая сеть запитана постоянным током, а не переменным: Direct current! Not alternate current. С первого захода старпома Кричмана С. И. не поняли — результат его каботажной практики, весьма слабое знание английского языка. Общая беда азовских судоводителей.

В конечном итоге вентиляторы заменили — доставили для постоянного тока. В то время торговля в порту Аден процветала, можно, казалось, найти любые вещи. Судозаходов, перед выходом в Индийский океан, да и после возвращения в обратном рейсе, хоть отбавляй. Моряки всех флагов стремились отовариться именно здесь, в Адене. Так продолжалось значительно долго, с установлением в Южном Йемене социалистического устройства всё изменилось, как по мановению волшебной палочки. Свободная торговля прекратилась.

Обслуживая гирокомпас «Курс-3», я использовал частые мокрые приборки палубы, но этого было не достаточно. Температура нередко зашкаливала допускаемый предел (41°) и включался ревун. Поэтому свой каютный вентилятор пришлось перенести в гирокомпасную, в ущерб себе, но обеспечивая постоянную живучесть гирокомпаса, такого важного штурманского прибора в условиях перехода по Красному морю. Долгое время пришлось повозиться также с донным лагом марки ЛГ-25, особенно в море, в котором солёность воды крайне высокая. Таковым было Красное море, где $\gamma = 1{,}025$ г/см^3. Небольшие отверстия в «выстреливаемой» под днище гидравлической трубке часто забивались в результате отложения солей. Пришлось приспособить временную подачу пресной воды гибким шлангом и периодическую промывку поднимаемой трубки лага, растворяя отложения. По сравнению с гирокомпасом этот штурманский прибор, конечно, был менее важным, так как при определении скорости движения вполне можно было подстраховаться, пользуясь при счислении графиком, указывающим значение скорости от оборотов гребного винта.

Капитан Землянов В.М. молча приглядывался к моей работе, вероятно, оценивал свой выбор. Справляется ли четвёртый

помощник со своими обязанностями? Время покажет.

Не обошлось без досадных неприятностей, случившихся при оформлении отхода из первого порта выгрузки Джибути. Дело заключалось в следующем. Судовое свидетельство о проведении дератизации на судне (борьба с грызунами) находится обычно в каюте старшего помощника. Он, как известно, был ответственным за все вопросы, касающиеся карантинных врачей, приходящих на борт с комиссиями при оформлении отходов. Он же следил за сроками годности этого свидетельства, приносил его в кают-компанию, где работали комиссии, оформляющие отходы судна. Все остальные судовые документы, требуемые при оформлении отхода, приносил четвёртый помощник. К нему документы попадали в руки, после извлечения таковых из сейфа старшего помощника для подготовки судовых деклараций на комиссию. К этим документам прикладывались также четвёртым помощником судовые роли.

В соответствии с указанной процедурой при завершении работы отходной комиссии четвёртый помощник проверял, наличие всех судовых документов, находящихся в папке, которую именно он приносил на комиссию. Старший помощник предъявлял при этом, соответственно, дератизационное свидетельство. При подходе судна на довыгрузку во второй порт — Асэб, Эфиопия, старший помощник г-н Кричман С.И. вдруг заявил, когда судно было ещё в море, что он не может в своих бумагах найти свидетельство о дератизации. Как позже выяснилось, судовой агент в порту Джибути при оформлении отхода забыл вернуть на судно это свидетельство. Поднялся переполох, в результате которого все молнии и громы пришлись на голову четвёртого помощника. Действительно, старпом г-н Кричман С.И. по возрасту был старше капитана Землянова В.М. Поэтому капитан к нему претензий не предъявил, возможно разговор между ними произошёл, но уже вне моего присутствия. Вспылив, капитан вдруг заявил, что в порту Асэб меня списывает с судна через российское консульство в Эфиопии для отправки в распоряжение отдела кадров пароходства.

Как кипяток на голову было такое заявление. В мыслях промелькнуло — теперь хоть нормально высплюсь в гостинице. Настолько измотался в первом рейсе со штурманскими приборами, вахтами в жару, а тут ещё исчезновение этого документа, да ещё не по моей вине. Судовые роли, уже почти готовые вытащил из пишущей машинки и порвал — готовьте сами! Собрал чемодан с личными вещами на выезд. Своей вины я не чувствовал, поэтому был спокоен.

Возможно, капитан Землянов В.М. ожидал, что вынудит меня

подойти к нему с извинениями — не списывать меня, что я, дескать, виноват, но больше не буду или нечто подобное. Не дождался — сам осознал свою неправоту.

На самом уже подходе к порту Асэб капитан Землянов В.М. подошёл в мою каюту, увидел собранный чемодан и мою готовность к отъезду. Спросил, а где же судовые роли? Ответ: «Да я их порвал — готовьте сами…».

После небольшого откровенного диалога между нами, капитан заявил мне свой «отбой»: «Ладно, оставайся на судне. Будем считать, что инцидент исчерпан…». Упрёки в его адрес, которые я высказал при этом, воспринял он спокойно.

Далее капитан мирно диктовал мне состав нашего экипажа по одной из сохранившейся от предыдущего порта судовой роли, а я выстукивал на английской машинке новую дополнительную закладку судовых ролей для порта Асэб. При работе очередной приходной комиссии, когда судовой агент запросил дератизационное свидетельство, сослались, что оно немного повреждено — подклеим и вручим дополнительно. Уже после ухода портовых властей по совету нашего капитана посетили советское судно река-море, стоящее в этом порту. Попросили на время их дератизационное свидетельство. По этому образцу, на хорошей глянцевой бумаге, я отпечатал «новое» дератизационное свидетельство для парохода «Константиновка», используя сроки действия такого свидетельства согласно сведениям из утерянного оригинала (по имеющемуся в папке перечню судовых документов). По указанию г-на Землянова В.М. свою подпись, вместо карантинного врача дрожащей рукой проставил г-н Кричман С.И. Судовой печатью, после прикрытия на ней кусочком бумаги названия нашего судна, поставили на этом «новом» свидетельстве печать якобы карантинного отдела. С помощью этого суррогатного свидетельства благополучно добрались до первого нашего советского порта, где г-н Кричман С.И. оформил уже настоящий оригинал[45].

В обратном рейсе п/х «Константиновка» получил наряд для погрузки бокситов в небольшом египетском порту Кюсейр, на побережье Красного моря.

Здесь уже дышалось легче, жара была более терпимой. При подходе на швартовку на борт судна прибыл портовый «лоцман» — кто-то из местных умельцев, исполнявший неофициально лоцманские обязанности. Молодой парень, босиком. Был рекомендован в помощь нам судовым агентом.

В процессе ожидания подхода шлюпки с береговыми швартовщиками этот «лоцман» бегал по мостику, суетился, требовал часто подавать сигналы судовым паровым гудком. Не

удовлетворившись расторопностью старшего помощника Кричмана С.И., он, подпрыгнув, ухватился самостоятельно за деревянную ручку на тросике для подачи сигналов. Гудок заревел во всю свою мощь, но тросик не выдержал повисшего на нем тела портового «лоцмана». И этот трос, на линии, идущей к гудку на пароходской трубе, неожиданно лопнул. Лоцман шлёпнулся, растянувшись на палубе, благо таковая в рулевой была деревянной. Над ним с опаской склонились старпом и капитан, но «лоцман» вскочил тут же без всяких замечаний. Через пару минут он уже оказался на крыле ходового мостика. Взобрался с ногами на планширь и уселся в месте наибольшей его ширины на закруглении у борта, скрестив под собой ноги, в известной традиционной арабской позе. Перестал метаться по мостику и стал спокойно ожидать подхода швартовной бригады.

Позже, заменяя оборванный тросовый проводник, четвёртый механик Ливинцов в адрес этого «лоцмана» справедливо проворчал: «Ну и носили же его черти, голову лучше бы свернул, а не трос оборвал…»[46]1.

Простояв в этом порту пару суток, как на отдыхе, мы потом снялись в балласте на Чёрное море. Оказывается, контракт на данную отгрузку не состоялся, так как STEM (готовность груза к отправке) «поднять» для нас не удалось. Так сообщили в пароходство работники конторы «Совфрахта» (Москва), осуществлявшие все отфрахтовки для судов ММФ.

Последующие рейсы совершались в различные порты по Средиземному морю, что стало для нас уже обыденным и привычным. Но однажды после отхода из Новороссийска мы попали в Чёрном море в достаточно жестокий шторм с волнением от SW. Этот циклон смещался медленно и ветер соответственно последовательно менял своё направление по часовой стрелке. В трюмах находилась руда для металлургических заводов Италии. О возможности смещения груза в период шторма беспокоиться не приходилось. Но, тем не менее, при наибольших размахах на волне где-то в надстройке что-то гремело, перекатываясь в сторону крена. Авторулевой (в виде «гиромартышки») в этих условиях, конечно, не работал, приходилось удерживать судно на заданном курсе вручную. Капитан Землянов В.М. в шторм обычно большую часть времени проводил на мостике. В это время в его каюте со своих мест могли смещаться книги, кресла и другие вещи, но он ничего из этих двигающихся вещей не трогал и философски при этом говорил своё традиционное заключение: «Каждая вещь в период шторма обязательно найдет своё место…». Поэтому к наведению порядка в каюте, как правило, он приступал исключительно после шторма.

В сторону Босфора мы продвигались весьма медленно, удерживая фронт волнения справа на носовых курсовых углах. Однако во второй половине дня на капитанский мостик вдруг поднялся встревоженный старший механик г-н Познахарев. В этот рейс он уже сменил последнего «одессита» на нашем судне — старшего механика г-на Мудрякова. Стараясь быть спокойным, он доложил, что в одном из цилиндров появился металлический звон, явно это результат лопнувших изношенных компрессионных колец. Достаточно неприятная и опасная ситуация. Старший механик опасался возможного заклинивания дефектного поршня, что надолго вызовет в таком случае остановку главного двигателя. Постановка судна лагом к волнам в данный момент приведёт к болтанке «голова — ноги», при которой проведение ремонтных работ станет невозможным. Как быть?

Решили безотлагательно изменить курс и пойти под прикрытие турецким берегом на рейд Синопа для проведения ремонта дефектного поршня. После изменения курса можно будет снизить значительно обороты главного двигателя, и будем тогда продвигаться к месту стоянки почти по ветру на малом ходу.

Капитан Землянов В.М. занял своё традиционное место у центрального окна, а на руль, сменив матроса, заступил я, как вахтенный штурман. Приготовились к повороту. В момент наибольших размахов корпуса, когда судно находилось на наибольшей волне, была дана команда: «Лево на борт!». При выходе корпуса судна лагом к набегавшим волнам крен судна достиг 35^0. Снова что-то гремело внизу в надстройке, но при подходе уже очередного «девятого вала» корпус наш встретил наиболее опасный набегающий волновой фронт на кормовых курсовых углах. Поворот удачно завершили. Затем понизили до предела обороты главного двигателя.

На рейд Синопа подошли достаточно поздно, около полуночи. На берегу тускло светились огни чужого города и бастионы бывшей крепости. Здесь в своё время адмирал Нахимов П.С. прославил воинскую доблесть российского Черноморского флота — сжёг турецкую эскадру, пройдя двумя кильватерными колоннами между береговыми батареями и турецким флотом, стоящим на якоре. Стрельбу вели на оба борта, поворачивая свои корабли на ходу в наиболее удобное положение для стрельбы. Турецкий флот такой возможности не имел. Замысел Павла Степановича российские моряки реализовали блестяще!

Прикрывшись высоким турецким мысом, мы стали на якорь на этом историческом рейде, болтанка прекратилась, корпус судна продолжил плавно покачиваться. А в снастях завывают дикие порывы ветра, словно в злобе оттого, что не удалось в этот

раз непогоде справиться с возможной жертвой для морского царя Нептуна:

Добравшись на грунт якорями,
Натруженный корпус застыл,
Поработал он вместе с нами
И выстоял в шторм — победил…

За время охлаждения главного двигателя машинная команда успела несколько отдохнуть от перенесённой болтанки в шторм. Уже на вахте старшего помощника, когда только-только начало рассветать, они приступили к авральным ремонтным работам. Стоянка на двух якорях обеспечивала нам надёжную безопасность. Ненастная погода не позволяла катерам припортового плаванья ходить по рейду, поэтому к нашему судну со стороны берега не было проявлено никакого внимания. Возможно агентская фирма «Бумеранг» продублировала нашу радиограмму, с причиной вынужденной задержки в бухте Синоп и изменении нашего подхода к Босфору, в адрес капитанерии порта Синоп. Но во всяком случае нас никто не побеспокоил и во второй половине дня ближе к вечеру мы полностью справились с аварийным ремонтом поршня. Зашлифовали на цилиндровой втулке появившиеся задиры и полностью сменили на этом поршне весь набор компрессионных и маслосъёмных колец. Стоя на якорях, опробовали на малом ходу работу главного двигателя. Всё было найдено в нормальном рабочем состоянии. До наступления захода тусклого осеннего солнца снялись для продолжения нашего рейса. За истекшие сутки направление ветра существенно продвинулось по часовой стрелке, волнение несколько уменьшилось. Далее, огибая турецкое побережье, при подворотах влево на Босфор волнение вообще становилось почти попутным. Вот уже нам и повезло! Жизнь у моряков действительно, что тельняшка полосатая: то на радости богатая, то порой — бывает клятая.

В рейсах, когда груз к перевозке загружался грейферами, стоянки в советских портах оказывались весьма короткими. Прибывающие на борт семьи, зачастую с малыми детьми, естественно, вносят определённую сумятицу, нарушая установленный судовой размеренный ритм жизни. Некоторые капитаны, инструктируя свои экипажи перед приходом в советский порт, произносят нечто подобное в своём вступлении:

— Уважаемые моряки, через сутки мы приходим, начнется у нас ненормальная жизнь — приезжают семьи, поэтому…

Дальше обычно следовали по пунктам требования капитана

на период предстоящей стоянки. Некоторые моряки при подобной трактовке нашего бытия иногда проявляют свои спонтанные возмущения: «Для береговых работников пребывание каждый день с семьёй — это нормально, а для нас, моряков, значит — ненормальная жизнь?!»

Ну что поделаешь, как говорится, кто на кого учился, таким и получился!

Моя жена Люся стойко переносила тяготы морской судьбы, ведь выбирала она таковую сама. Но однажды всё-таки справедливо возмутилась, при отходе из Новороссийского порта, и потом долгие годы вспоминала мне тот случай с обидой.

Пароход «Константиновка» загружался мешками с цементом. В этот день стояночная вахта выпала мне, поэтому мне надлежало готовить судно к отходу после окончания грузовых работ. Где-то около 5 часов утра, согласно предшествовавшему указанию капитана приступили к закрытию трюмов, и по трансляции я, как вахтенный штурман, объявил: «Просьба семьям покинуть борт судна в связи с предстоящим вскоре отходом судна!» Старший помощник г-н Кричман С.И. отправился на берег для связи по телефону с агентством Трансфлот для уточнения времени реальной доставки грузовых документов и на который час будет назначена отходная комиссия.

Наскоро собрав свою семью, проводил Люсю с дочерью до проходной, где они остались ожидать подхода автобуса для переезда на автовокзал и далее к бабушке в Тоннельную. Погода осенняя, холодная. Никакого помещения для ожидания вблизи проходной не было, поэтому они изрядно продрогли. В скорости их увидел возвращающийся с берега старпом Кричман С.И.:

— А что это вы так рано собрались в дорогу? Отход судна будут оформлять где-то около 12 часов…

Он предложил им не мёрзнуть, вернуться вместе с ним на судно, что и было сделано.

Оказывается, наши грузовые документы только начнут готовить после прихода на работу дневной смены транспортно-экспедиторской конторы (ТЭК). В ночной смене произошли какие-то их неувязки. Поэтому отходная комиссия сможет прибыть на борт теперь не раньше 12 часов.

Во всём этом происшествии Люся упрекала потом меня и моего «сумасбродного» г-на Землянова В.М. Оказывается, все остальные семьи, несмотря на объявление, остались на борту, ожидая возвращения старшего помощника Кричмана С.И. с уточняющей информацией. Да, все они оказались при этом правы, спешка, проявленная мной, была ущербной для моей семьи. Но и нарываться на очередной взрыв негодования капитана, как это

случилось в Красном море при подходе к порту Асэб, вахтенному помощнику не очень-то хотелось.

При очередном возвращении в базовый порт Мариуполь получили радиограмму, что из отпуска и отгулов выходных дней на судно возвращается с приходом четвёртый помощник Думбадзе. Переговорив со своим третьим помощником, капитан Землянов В.М. решил отправить его в отпуск, а на его место передвинуть меня. Прохождение соответствующей аттестации в Службе мореплавания в связи с этим перемещением по должности много времени не заняло. В очередной рейс я выходил уже в должности третьего помощника.

При проведении швартовок теперь моё место было на баке судна, часть палубной команды вместе с боцманом здесь попали под моё руководство. Ничего страшного, всё это уже неплохо было отработано раньше в каботаже на п/х «Никитовка». На смену уходящим с должностей матросов, нашим выпускникам, направлялись замены молодых матросов, закончивших при пароходстве школу морского обучения (ШМО).

Однажды во время швартовной суеты на баке мои указания такому молодому матросу не вызвали надлежащей реакции, пришлось повторить команду:

— Тащи вот этот швартов, накладывай его на барабан брашпиля! Ты что — татарин? Не понимаешь, я к тебе обращаюсь? Давай, шевелись!

Пароход «Константиновка» небольшое судно, с учётом средней надстройки длиной около 25 метров, расстояние с ходового мостика до командного поста на баке для третьего помощника около 35 метров. Поэтому на ходовом мостике вполне удаётся разобрать громкие команды третьего помощника. В этой связи после окончания швартовки капитан Землянов В.М. вызвал меня к себе в каюту для беседы.

— Ты что же это человека обижаешь? Ведь этот молодой матрос действительно по национальности татарин. Будь впредь более осторожным в своих выражениях!

Пришлось с улыбкой пожать плечами.

— Хорошо, учту! Но разве мои слова так уж обидны. Меня самого иной раз причисляют к этой национальности. Ну и что — обижаться? Не стоит…

Уже при выходе третий помощник добавил:

— Ох, уж эти мне татары, как ни затронь их, а всякий раз оказывается, что они при этом обижены. К примеру: незваный гость хуже татарина или незваный гость лучше татарина? В обоих вариантах негативный результат.

Капитан Землянов В.М. невольно рассмеялся и закончил со

мной воспитательную работу: «Что поделаешь — такова жизнь!»

С окончанием мореходки наши выпускники разъехались практически по всем 16-ти морским пароходствам. Некоторые даже избрали для своей будущей работы известные портовые пункты — Тикси, Хатанга, Совгавань, Сочи и ряд других. Наибольшее число выпускников оказалось, однако, в развивающемся морском пароходстве АМП. Проследить за судьбами всех было невозможно. К нам на Азовье доходили в основном печальные известия.

Так, на первом году после выпуска где-то по глупости, связанной с пьянкой, погиб из нашей группы бывший курсант г-н Маринич Э.М.

Позже через пару лет стало известно, что в рейсе наложил на себя руки с помощью «веревочного галстука» бывший курсант Литвиненко. Из-за неверной жены? Не верилось, что такой замечательный человек, со всеми находивший общий язык, богатырь от рождения и вдруг такой исход!

Невольно вспоминаю его на первом курсе, когда мы все вместе проживали в учебном корпусе и выбегали к сложенным во дворе брёвнам для крыши будущего экипажа на утреннюю физическую зарядку. Однажды мы оказались рядом и разговорились. Оказывается, он до мореходки трудился боцманом на учебном паруснике «Альфа» и по рекомендациям многих руководителей практики и капитана решил продолжить учёбу в Седовке. Он высказал свое восхищение моими знаниями математики, а я в его адрес — восхищение его богатырским телосложением. В подтверждение этого он продемонстрировал мне одно из своих дыхательных упражнений: надуваясь несколько раз, он последовательно втягивал свой желудок в грудную клетку, пока не стал выступать под брюшиной позвоночник. Меня это поразило, и я попросил его, что этого вполне достаточно, а то уже становится страшновато даже.

Как сообщили наши «седовцы» из Мурманского морского пароходства, перед уходом в последний рейс г-н Литвиненко поделился своей бедой с кем-то их наших выпускников.

— В сердцах завязал в узел на съёмной нашей квартире ту кровать, в которой жена валялась с любовником, и ушёл в рейс. Её не тронул, иначе не смог бы удержаться и ей немедленно наступил бы каюк!

Да, искренне жаль его. Характер у него по отношению к другим был — стальной, а по отношению к себе — дурной (не стоила такая жена даже его мизинца)!

Наш пароход «Константиновка» также не избежал чрезвычайных происшествий. Случилось это в Азовском море в

каботажном рейсе на подходе к Мариуполю. Сменившись с ходовой вахты в 24–00 по судовому времени, заполнил судовой журнал и с удовольствием «нырнул» в свою постель — впереди стояночная сутолока и масса вопросов для решения в отделах АМП.

Где-то в начале шестого часа утра меня подняли и передали указание капитана доставить на мостик все имеющиеся бинокли, в том числе и те, которые были подготовлены для сдачи на ремонт в навигационную камеру — с разбитым стеклом, с нормальной видимостью одним глазом и т. п.

На мостике увидел, что мы уже идём обратным курсом, на крыльях ходового мостика выставлены дополнительные наблюдающие. Сам капитан не отрывался от бинокля, всматриваясь в горизонт то слева, то справа от курса. Как объяснил коротко старший помощник г-н Кричман С.И., оказывается, за бортом оказался один из членов машинной команды машинист г-н Царёв, выпускник Седовки, из механического отделения, одного года окончания вместе с нами.

Ранее мне довелось с ним общаться ещё в училище. Познакомились в районе учебных механических мастерских, где г-н Царёв проходил свои практические занятия по механической обработке металлов (постоянно шлифовал вручную какой-то уголок и не прерывал нашего разговора). Я ожидал прихода нашей группы в спортзал, находящийся на втором этаже механических мастерских. Позже г-н Царёв мне помог с проверкой правильности моих чертежей ряда деталей. Они были розданы нам в виде персональных заданий по предмету «техническое черчение» — каждому курсанту были вручены свои определённые детали. Курсант Царёв оказался тогда на высоте, действительно, сделал свои замечания грамотно — ведь он из механического отделения!

А теперь приходится всматриваться в едва различимый горизонт, где-то там, в воде, оказывается, этот Царёв. Почему, что случилось?

Детали прояснились значительно позже. Мы неоднократно «утюжили» небольшой участок где-то около одного ходового часа в одну сторону и затем столько же обратно. Расчёты капитана Землянова В.М. базировались на времени последнего пребывания г-на Царёва в своей каюте, где находилась его жена. Она минут на пятнадцать «сдвинула» время их расставания в сторону увеличения. В результате мы не доходили до места падения всего 2–3 мили и поворачивали обратно. Это была случайная ошибка его жены или с умыслом — таковое осталось на её совести. Но найти по нашему следу г-на Царёва нам так и не удалось. Около

10 часов утра поиски прекратили и последовали в порт Жданов.

В процессе дальнейшего расследования обнаружили на корме у релингов снятую рабочую куртку и комнатные шлёпанцы — явно с этого места он шагнул в море. При обследовании его рабочей куртки обнаружили в кармане небольшую записку г-на Царёва — дескать, «жизнь бессмысленна, поступил сознательно, прошу никого не винить». Эту записку капитан Землянов В.М. тут же спрятал в стол в своей каюте — для сдачи в пароходство совместно с рапортом о происшествии.

Что случилось у г-на Царёва с его женой можно только предполагать. Сменился он с вахты в 04–00 и где-то через 15–20 минут оказался в воде. А ориентировочно через полчаса после этого его жена сообщила по телефону из столовой команды на мостик, что исчез её муж. Возможны любые предположения: от повторения семейной драмы бывшего курсанта Литвиненко в Мурманске, до неожиданного сдвига сознания у г-на Царёва. На последнем предположении базировались потом все резюмирующие документы в отделе кадров АМП. Тем более, что у его родной сестры оказывается был случай попытки суицида. Сам г-н Царёв никаких пояснений не дал и уволился из АМП согласно рекомендациям — по собственному желанию.

Из кратких расспросов г-на Царёва на т/х «Иван Богун» стало всем известно, как развивались события дальше. Этот теплоход следовал из Жданова на выход с закрытой границей, а обнаружив человека на осевом буе, снял его и вернулся к подходному каналу для передачи спасённого на вызванный встречный портовой катер.

После того, как, вынырнув из воды, он увидел удаляющуюся корму т/х «Константиновка», произошедшие события на судне показались теперь ему вдруг такими пустыми и уже совсем никчёмными, что тонуть из-за них он тут же передумал. В начале отправился вплавь вслед за судном, а через некоторое время обнаружил проблески осевого буя. Куда и повернул с надеждой на спасение. Он видел, как неоднократно в его сторону направлялся п/х «Константиновка» и, не доходя совсем немного, поворачивал назад.

Доплыв до осевого буя, г-н Царёв потом цепко повис на нём до подхода т/х «Иван Богун». Спасение наступило только около 12 часов. За это время лицо, руки и плечи его сильно обгорели под беспощадным жарким солнцем. Портовой катер доставил его потом прямо к борту нашего судна — красного, что варёный рак. К этому времени его жена уже убыла с вещами на берег. Он, собрав свои вещи, в сопровождении работника отдела кадров отправился в свою очередь в общежитие моряков. Выходит, что

расстался он с женой по-английски, не прощаясь.

Нас всех предупредили, чтобы никто ни с какими упрёками и расспросами к г-ну Царёву не приставал. Только один четвёртый механик Ливинцов полушутя, как всегда, проворчал:

— Хотел тонуть, так прихватил бы с собой находящуюся на корме мотопомпу. Вес приличный, сразу потянула бы на дно и мне бы сделал прощальный подарок — не мотопомпа, а одно горе: то работает, а то при проверках пожарником хоть помри над ней — не работает…

Судьбы наших выпускников складывались, как и в других курсантских группах, весьма по-разному. К примеру, сухощавый, слегка заикающийся в результате перенесённых в детстве ожегов на пожаре, выпускник Анатолий Королёв не пожелал идти в службу Мореплавания АМП для сдачи экзаменов на штурманскую должность известному экзекутору «деду Мирону». По своему личному ходатайству через военкомат был призван на службу в ВМФ на Северный флот. Вернулся он в Мариуполь только через 30 лет, выйдя в отставку в звании капитана II ранга, с приложением, к сожалению, североморского «наследия» — безбожное злоупотребление спиртным.

Не пожелал штурманить дальше под началом неудачно встретившихся ему азовских «сумасбродных» капитанов, типа капитана Загнойко, что на пароходе «Азовсталь», наш выпускник Алексей Писаренко. В период курсантской учёбы он не отличался особо в усвоении трудных «навигацких» наук, в том числе и магнитно-компасного дела у преподавателя г-на Вайчунаса. Однако вскоре вдруг перешёл на работу в электронавигационную камеру АМП к девиатору г-ну Дралову. Этот спокойный, выдержанный и весьма вежливый специалист Дралов (оказавшийся к тому же моим земляком, из посёлка Верхнебаканский) не мог не очаровать бывшего старшину нашей группы А.Писаренко, из которого получился потом отличный специалист — девиатор. На этой должности Алексей Семёнович отработал в АМП до пенсионного возраста.

Не достигли должности капитана дальнего плавания и ряд других моих коллег. Так, к примеру, Николай Посохов, здоровяк, как «слон», завершил свой жизненный путь на Керченской паромной переправе. А балагур и женский поклонник Виталий Кудин — уволился из ЧМП, продолжил трудиться на должности юриста на местном заводе в своём родном городке Хмельницком. Женщины его любили, они же его и погубили.

Преждевременно, по болезни, в Мариуполе закончили также свой путь бывший наш комсорг, старший помощник капитана Илья Артемьев и старшина лоцманского портовского бота Павел

Шляхотко. Как уже было упомянуто ранее, не смог простить измену своей жене и капитан Алексей Рыжук. Неопределённость судьбы своей дочери и семейные дрязги долго сердце его не выдержало.

А ведь все они, будучи курсантами, мечтали стать отличными мореходами — по морям, по океанам! Даже иногда с некоторым пренебрежением воспринимали мою учёбу на кораблестроительном факультете, дескать, это — не для штурманской работы. Но жизнь, как оказалось, распорядилась иначе, по-своему.

Разве можно было даже подумать, к примеру, как встретит свой роковой час бывший белокурый курсантский общественник, жизнелюб и весельчак, комсорг нашей роты господин Левченко А.И. Как правило, он врывался в периоды самоподготовок в наши аудитории с традиционным вопросом: — «Ну что, толпа, организуем вечер отдыха в актовом зале в следующее воскресенье?». Став в своё время капитаном на т/х «Сабирабад», вдруг оказался жертвой дикой драки в загранрейсе со вторым механиком, весьма здоровым детиной, выпускником тоже из Седовки, который пассатижами проломил капитану голову. А потом его, цепляющегося за релинги, в полубессознательном состоянии спихнул за борт в Ионическом море. Судно вернулось в базовый порт под командованием старшего помощника, а Александр Иванович так и остался там, в море. Вот вам и превратности морской судьбы!

На должности третьего помощника капитана т/х «Константиновка» долго я не задержался. С возвращением на судно из отпуска и отгулов выходных дней штатного третьего помощника г-на Денисова капитан Землянов В.М. осуществил очередную штурманскую передвижку — второй помощник Шевченко Н.Б. списался в отпуск, а на его место был назначен я. Для этого было использовано ранее выданное начальником службы Мореплавания г-ном Кравцовым Г.И. направление на экзамены.

Расчёты, связанные с загрузкой судна при перевозке навалочных грузов, в основном сводились к правильным расчётам предстоящего дифферента судна. Особенно в таких местах как под эстакадой в Итее, где осадки надлежит замерять со шлюпки. Расчёты остойчивости и построение соответствующих диаграмм затруднений не вызывали, поэтому работа в должности второго помощника у меня отлично ладилась.

Правда, при загрузке песка в каботажном рейсе из порта Одесса, произошёл однажды один досадный случай. Мне необходимо было побывать на берегу в ОИИМФе. Все сведения по

погрузке с ведома капитана передал находящемуся на вахте старшему помощнику Любовцеву В.М. и убыл в увольнение.

Когда во второй половине дня возвратился на судно, то обнаружил, что крановщик порта набросал грейфером в кормовой трюм гору песка, который уже выступал терриконом над комингсом трюма. При этом погрузка продолжается. Старпом, оказалось, следил только за заданной осадкой, которую я заранее рассчитал и оставил ему для контроля. А тот факт, что глубины у этого причала были меньше расчётных значений, остался без его внимания. Судно уже сидело кормой на грунте, и можно было «валить и валить» в трюм ещё песка, осадка при этом кормой не будет изменяться.

Пришлось немедленно дать команду крановщику и стивидору на выгрузку части песка обратно на причал. Отгрузка продолжалась практически на глаз, по кубатуре груза, остающегося в трюме. Прибывший с лоцманом портовый буксир при отшвартовке с трудом едва стащил корму нашего судна на глубокую воду. При этом осадка кормой увеличилась почти на полметра по сравнению с той, что была у причала, — явно мы сидели на мели.

Позже капитан Землянов В.М. неоднократно подчёркивал, что второму помощнику не следует передоверять контроль за погрузкой судна другим помощникам. На балкере это не весьма продолжительный период, поэтому второму помощнику не спать в течение двух суток должно стать обыденной нормой. Жёсткое наставление, но, как показала практика, зачастую таковое себя оправдывало. Такой режим работы под силу, конечно, только молодым.

К этому времени из ЧМП начали передавать в АМП серию балкеров типа «Углеуральск». На теплоход «Умань» с одесским экипажем уже был отправлен дублёр старшего механика азовчанин г-н Волобуев, для обкатки и освоения новой для наших механиков силовой установки.

В период погрузки железорудного концентрата почти на половину со снегом в порту Туапсе в декабре месяце произошёл конфликт второго помощника с капитаном и представителями порта. Груз предназначался для порта Роттердам. Второй помощник отказался от приёма такого заснеженного смёрзшегося груза и отказался идти в рейс без установки шифтингов — продольных в диаметральной плоскости временных переборок, предотвращающих смещение груза. Руководство ЧМП направило в рейс в роли капитана — наставника для наблюдения за грузом капитана порта Туапсе. Второй помощник остался на берегу и вскоре после отхода судна в море был уволен из плавсостава ЧМП

за самовольный невыход в этот роковой рейс[47].

События закончились печально. С выходом в тёплый район за Гибралтар снег и куски льда растаяли, груз при постоянной вибрации корпуса разжижился и сместился. В результате судно погибло, не дойдя до порта убежища порта Кадис всего пару десятков морских миль. Несколько членов экипажа погибло, в их числе оказался и азовский старший механик Волобуев. Остальных моряков из спасательной шлюпки подобрал немецкий теплоход.

Позже, проходя в данном районе с аналогичным грузом на порт Булонь, мы на теплоходе «Урицк» тремя продолжительными гудками печально отдавали честь этим невинно погибшим членам экипажа. Да, море, действительно, ошибок не прощает!

Выполнив несколько загранрейсов в должности второго помощника п/х «Константиновка», с возвращением штатного второго штурмана Шевченко Н.Б. я ушёл, наконец, в отгулы выходных дней и отпуск. Тем более, что жене Люсе нужна была моя помощь по дому — мы уже ожидали пополнения нашей семьи, а дочери нашей всего было около 5-ти лет. Пришлось потом заплетать ей косички перед уходом в садик, применяя для этого морские узлы, над которыми, повзрослев, она посмеивалась. Что поделаешь — кто на кого учился!

5. Пополнение флота АМП, т/х «Урицк»

Получив отпускные и компенсации за праздничные и выходные дни, мы с Люсей смогли, наконец, сверстать наш семейный бюджет с учётом предстоящего пополнения семьи. Во всём приходилось рассчитывать только на свои силы, родители были от нас далеко в посёлке Верхнебаканском со своими предпенсионными проблемами.

В этот период неожиданно удалось узнать, что в составе плавсостава АМП у нас оказался, кроме девиатора Дралова, ещё один земляк из посёлка Верхнебаканский, — старший механик на лесовозах типа «Крымск» Виталий Лазаренко[48]. Выслушав мои пожелания перейти на береговую работу, хотя бы даже временно, в связи с пополнением семьи, Виталий сообщил, что вероятно, сможет мне помочь. Его коллегой по работе механиками на флоте оказался начальник конструкторского бюро АМП Виктор Яковлевич Гавриленко. Вскоре мы уже были на приёме у начальника КБ. Моя учёба на кораблестроительном факультете его вполне удовлетворила, и тут же был составлен мой рапорт о переводе в КБ. Резолюция В.Я Гавриленко была краткой — оформить на должность инженера-конструктора. Через пару дней я уже приступил к работе на новом месте, за кульманом в КБ.

В этот же период уже было достроено новое 3-х этажное здание пароходства, на улице имени адмирала Лунина Н.А., куда переселились все отделы АМП. Рядом позже была введена в строй пятиэтажка для автоматической системы управления «АСУ-Морфлот», на боковой стенке которого, лицом на проспект адмирала Лунина Н.А, красовалась огромная эмблема нашего пароходства. Следует отметить, что задание на эскизы эмблемы выдал в КБ сам начальник пароходства. Каждому инженеру нужно было изобразить свой вариант. Выбирал лучший из них сам Александр Харитонович Передерий. Победил в этом конкурсе мой проект, который вошёл потом во все официальные документы АМП.

В освободившихся помещениях по улице имени адмирала Нахимова П.С., расширившись, разместилась Школа морского обучения.

Конструкторское бюро в новом здании располагалось на третьем этаже. Начальник КБ подчинялся лично главному инженеру Болюху И.З. В составе КБ находился отдел паспортизации флота, где накапливались как данные с постройки, так и все последующие изменения в техническом состоянии судов. Отдел возглавляла добродушная, всегда

приветливая Нона Гайер. Архивный отдел находился под управлением дотошной и скрупулёзной Надежды Иосифовны. Непосредственно перед кабинетом начальника КБ располагался конструкторский зал, с двумя рядами чертёжных кульманов один ряд для «корпусников», второй ряд для «механиков». На первых местах в этих рядах находились, соответственно, инженер-кораблестроитель, закончивший Николаевский кораблестроительный институт, В. Рашков и электромеханик Н. Бабыка. Места на «галёрке», на последних местах, занимали кульманы В. Худокуева, бывшего лётчика реактивных истребителей, ранее он служил в ГДР, и мой, как вновь принятого. Коллектив был прекрасный, друг к другу относились по-семейному.

К концу августа, 22/08-1964 г., жена Люся показала мне через оконное стекло больницы водников нашего сыночка: «Носик, личико — Тимченко. Всё в порядке!» В первый день я принёс ей одну, самую громадную гронку винограда, которую смог найти на рынке. В своё время на Кипре нас угостил виноградом местный житель, одна гронка оказалась такой большой, что едва вместилась в нашей широкой «авоське». Потом весь экипаж удовлетворился этой одной гронкой. А мой подарок, как оказалось, был почти зелёным, как сообщила жена:

— После родов у меня был зверский аппетит. А наш папа — неумеха притащил одну гронку винограда? Благо женщины из нашей палаты меня подкормили в первый момент…

Конечно, в следующий приход моя передача уже содержала почти весь разрешаемый перечень продуктов, который в больнице висел на доске объявлений.

Позже жена была в декрете с малышом, а я бегал на работу в КБ и снабжал семью продуктами после рабочего дня — в основном с «хитрого» рынка, который в то время находился почти под боком. Жизнь продолжалась практически нормально.

Однажды жена высказала мне своё серьёзное замечание, так как к ней обратилась соседка из квартиры под нами, Элеонора Гармель:

— Люсенька, не доверяй своему мужу нянчить вашего малыша. Я изнервничалась, глядя на него, когда он сидел на скамейке во дворе против наших балконов, одной рукой он придерживал ребёнка, покачивая его, а другой листал учебник и вёл свои студенческие записи. К добру это не приведёт.

В этой связи вывод мы, конечно, сделали — надо в ближайшее время купить детскую коляску. Позже эта коляска оказала Люсе незаменимую услугу, особенно при закупке продуктов, когда она с дочерью и сыном осталась одна, а я снова

ушёл в море, на т/х «Урицк». Впереди ожидали меня дальние дороги — по морям, по океанам!

За время моей работы в КБ АМП в отгулах выходных дней побывали как капитан Землянов В.М., так и старший помощник Любовцев В.М. После гибели т/х «Умань» в числе судов, подлежащих к передаче в АМП, был назван т/х «Урицк», на который руководством АМП был запланирован наш капитан Землянов В.М. Оказывается в штат этого 7-тысячного балкера, дедвейт 7185 т., он уже пригласил на должность старпома Любовцева В.М. Поэтому вскоре последний побывал в КБ и попросил меня помочь им получить копии основных конструкторских чертежей этого судна до официальной приёмки для детального изучения его устройств в спокойных условиях на квартире капитана Землянова В.М. Такая необычная мера была вызвана, безусловно, серьёзной озабоченностью в результате ошеломляющей гибели т/х «Умань». В один из субботних дней мне надо было доставить к ним указанные чертежи и материалы, связанные с расчётом остойчивости судна. Моя помощь в этом совещании сводилась к роли консультанта как инженера КБ.

От меня они узнали, что и в руководстве КБ к особенностям этой серии судов в связи с аварией проявлено должное внимание и уже ведутся определённые технические мероприятия по повышению безопасности этих судов. К примеру, подготавливается проект по реконструкции закрытий воздушных трубопроводов («гусаков») всех балластных танков. Вместо деревянных пробок, диаметром 150–200 мм, которые перед выходом в море обычно заколачивает кувалдой старший матрос (он же следит за пополнением их запаса после штормовых переходов), планируется на конце «гусаков» приварка специальных дополнительных головок с наличием в них самозапорных шаровых клапанов, соответствующего диаметра.

Проводя детальное обследование балластной системы, я обнаружил, что форпик и первый танк, с общей их кубатурой свыше 300 тонн, не имеют никаких закрытий на конце воздушных труб. Такой вариант немецкие конструкторы допустили из ошибочного их предположения, что бак судна не может «нырнуть» при качке в волну настолько, что вода окажется выше уровня палубы бака. Поэтому они «протянули» эти трубы до подволока верхней палубы бака, а затем повернули эти трубы вниз и врезали их непосредственно в обшивку судна прямо за борт. В результате во время шторма эти два танка оказываются не герметичными и в них самопроизвольно набирается балласт вплоть до 300 тонн. Зачем такая перегрузка корпусу и увеличение дифферента на нос — в положение судна «свиньёй»?

В этой связи с подтверждения начальника КБ я подал рационализаторское предложение об изменении направления воздушных труб. Они выводились, на кормовую переборку под переходные трапы, ведущие на бак по левому и правому бортам, с новыми «гусаками» и головками с самозапорными шарами. До реализации моего рацпредложения, продолжая эксплуатацию судна, можно рекомендовать, например, использование в период шторма частую зачистку насосом накапливающейся воды в этих танках.

Аналогичная мера используется обычно для осушения льял в трюмах, если вдруг крышки трюма окажутся не совсем герметичными. Пренебрегая в шторм таким правилом, уже в коммерческой фирме, азовский капитан Клунников А.С. допустил подмочку стальной продукции в рулонах, чем нанёс компании значительные убытки.

А что касается моего рацпредложения, то оно было внедрено судоремонтным заводом в Мариуполе на каждом судне этой серии в ближайшие их очередные докования.

Проработка строительной информации по остойчивости показала, что суда типа «Углеуральск» вполне безопасны для морских перевозок. Капитан Землянов В.М. и старпом Любовцев В.М. со спокойной совестью стали ожидать подхода т/х «Урицк», пригласив в свою компанию на приёмку на должность второго помощника и меня. Вопрос моего возвращения в плавсостав мы с Люсей решали мирно — возражать она не стала. До подхода судна ещё оставалось более месяца, поэтому я спокойно это время дорабатывал в КБ. Наши однокашники, «толкающиеся» в основном на различных судах итальянской линии, от подобных шагов старались уклониться. Суда, дескать, опасные, бродят по миру слишком далеко. Ко мне, например, дошла информация, что, узнав о моих сборах на т/х «Урицк», бывший однокашник Мазуренко Н.Д. выдал тираду в мой адрес:

— Вероятно он — «рехнулся», собрался на должность второго! Да на этих судах одних только балластных танков до 50-ти. Хочет подмочить свой красный диплом — ну пусть попробует…

Авторитет этого бывшего нашего курсанта, уроженца Керчи, сложился ещё в училище весьма посредственным — любитель поговорить, а точнее «побазланить» впустую, поэтому меня его советы не тронули.

По истечении десятилетий этот Николай Дмитриевич свою морскую карьеру закончил в иракской тюрьме, где провёл не один год (ещё в период правления Садама Хусейна) за авантюру с контрабандой. И только благодаря неоднократным ходатайствам

МИДа Украины ему удалось тяжело больному вернуться домой в свою родную Керчь.

Наступила очередная осень. В Мариуполе, обычно, как по расписанию, с сентября месяца идут частые дожди. Ко времени прибытия т/х «Урицк» судовой экипаж для приёмки судна уже был укомплектован. Два других помощника капитана, третий и четвёртый, были подобраны из молодых выпускников высшей мореходки ОВИМУ.

Из КБ меня провожали весьма тепло и с добрыми пожеланиями. Обычно в летний период выпадающие торжества в КБ заканчивались дополнительным распитием на траве в курортной зоне после рабочего дня пары бутылок спиртного с приложением, как тогда в шутку посмеивались, традиционной закуски «алкашей». Нескольких баночек дальневосточных крабов, столько же баночек азовских бычков в томате и, конечно же, — с лососевой икрой. Всё организовывалось добровольно в складчину весьма быстро и без каких-либо проблем. Где-то через час или полтора после отдыха на траве в курортной зоне, наши конструкторы расходились по домам. В этих «посиделках» я принимал участие не один раз. Следует отметить, что приём даже легких напитков, вина или пива, в стенах пароходства был под строгим запретом. Таково было требование главного инженера Болюха И.З. Поэтому всем приходилось обходиться традиционным тортом и чаем, тем более в осенние и другие холодные месяцы. Аналогичная ситуация произошла и при моём прощании. Мой прямой наставник по корпусной части в КБ, инженер Владислав Рашков, в конце, отойдя со мной в сторонку, высказал свою просьбу:

— Будешь в Европе, если сможешь, приобрети мне ручную бритву немецкой марки «Золингер». Маюсь со своей щетиной. Уже многим заказывал, обещают, а до исполнения дело не доходит…

Много полезного в КБ мне довелось познать из его наставлений, поэтому, конечно же, ответил ему: — «Да».

Приёмка т/х «Урицк» произошла в порту Жданов, куда балкер зашёл под погрузку угля на Поти.



Т/х «Урицк» в период приёмки в состав флота АМП, г. Жданов, 1964 г.

Практически к концу грузовых работ закончили без лишних проволочек приёмку судна. Конечно, после т/х «Константиновка» этот балкер вызывал у нас заслуженную гордость, тем более что возраст его был всего около 5 лет, — судно океанского плавания!

После выгрузки угля в порту Поти грузинские докеры «под метлу» зачистили все пять трюмов т/х «Урицк», и мы начали погрузку марганцевой руды, предназначенной на экспорт для французского порта Булонь. Конечно, здесь уже о снеге или о смерзшихся кусках льда, как это произошло на т/х «Умань» в порту Туапсе, не могло быть и речи. Полусубтропический климат побережья Грузии этому способствовал достаточно.

Без каких-либо происшествий затем пересекли наш традиционный район работы — Средиземное море. Вышли впервые за Геркулесовы Столпы — Гибралтарский пролив в зимнюю Атлантику. Шторм от NW не покидал нас с момента пересечения «аэродинамической трубы» Бискайско-Лионского потока. Холодные массы воздуха разгоняли крутую волну, а в океане высота волн непомерно увеличилась, качка сопровождалась явлением слеминга[49], когда отлетают нити накаливания электрических лампочек. Корпус судна и надстройка содрогаются с непременной максимальной вибрацией, как в конвульсиях. Это вам явно не Средиземное море, это уже — океан! Продвигались на север достаточно медленно, но упорно.

За период перехода через Бискайский залив к мысу

Финистер, что на подходе к проливу Ла-Манш, штормовых происшествий не произошло, за исключением случая[50] со старшим помощником Любовцевым В.М., который неудачно «боднул головой железо» и едва не оказался за бортом.

Добравшись до порта Булонь среди приличного количества судов, пересекающих важную для Европы транспортную артерию, т/х «Урицк» без задержек на рейде последовал под проводкой лоцмана к причалу выгрузки.

Порт Булонь — типичный европейский порт западного побережья, с высоким брекватером и такими же причалами из расчёта постоянных приливо-отливных явлений. Старинные здания и узкие улочки прилегают непосредственно к порту. Выгрузка проводилась достаточно интенсивно. Поэтому увольнение экипажу на берег было организовано в один день в две смены. Получив на руки новенькие купюры местной валюты — франки, через старшего для всей группы на трёх человек, увольняемые спешили в город. Их «экскурсия» заключалась в основном в обследовании цен в местных магазинах. Как правило, во всех морских портах существуют так называемые «морские» магазины, где отоваривается большинство моряков по сходным для их частного бизнеса ценам. Но Франция — далеко не Италия[51]. Последовательно прибывали на судно группы из увольнения, почти не истратив валюту, и возвращали франки третьему помощнику для последующей сдачи остатков судовому агенту.

Моя группа уходила в город сразу после окончания обеда. Сходили на берег по парадному трапу, который достаточно круто поднимался от поверхности причала. Зато при возвращении из города на судно можно было попасть на борт только по небольшой переносной сходне, установленной горизонтально с причала на нашу шлюпочную палубу. Это результат изменения уровня моря по причине действующих достаточно высоких в данном районе приливо-отливных явлений, до 10 метров. Для объяснения этой ситуации существует только одно слово — Ла-Манш!

«Экскурсии» своими впечатлениями обогатили нашу группу весьма скудно, однако удалось мне в одном из передвижных лотков наткнуться на ручную бритву марки «Золингер». Просьбу старшего конструктора Владислава Рашкова удалось, таким образом, наконец, исполнить.

Следует отметить, что французы, как оказалось, крайне редко понимают английский язык. Традиционное национальное противостояние соседней Англии сказалось здесь и на пренебрежении к её языку.

Подобно остальным группам, мы возвратились на судно также с неистраченной валютой. Нелегко зарабатываются эти деньги, чтобы их бездумно тратить!

К концу выгрузки марганцовой руды поступил очередной наряд — в балласте следовать в порт Ленинград для погрузки балансов назначением на коммерческий порт Маргера (вблизи Венеции) для бумажных фабрик Италии. Снова нелёгкий переход по Северному морю. Как-то перед вахтой прошёл по коридору и выглянул в корму на штормовое море через небольшое круглое окошко в двери: корма взлетает то вверх, то вниз. То во всё окошко просматривается хмурое небо, то во всё окошко видна одна бушующая морская стихия.

Зима в Северном море никого не балует.

К нашему подходу к порту погрузки Финский залив оказался уже покрытым льдом от 10 до 20 см толщиной. Наш теплоход с ледовым классом «УЛ» (усиленный ледовый), поэтому эти условия не вызывали для нас затруднений. На траверзе Кронштадта приступили к подготовке судна к швартовке. Вывалили за борт левый парадный трап. Один из матросов, излишне перегнувшись в сторону моря при отдаче крепёжной скобы переносных талей, на площадке парадного трапа, уронил свою шапку за борт. Она упала на лёд и вместе с льдиной последовала в корму вдоль борта. Буквально рядом, а уже её не достанешь. Полагали, что этот матрос будет сильно сокрушаться об утрате, а он, без всякой патетики улыбаясь, высказал:

— Это мой поклон защитникам Кронштадта!

Период погрузки балансов в Ленинградском лесном порту занял немногим более трёх суток. В течение первых двух суток за укладкой в трюмах этих коротких, около одного метра чурок следил я сам. На третьи сутки уволился на берег для посещения зубного кабинета (удалил больной зуб) и поужинал, с некоторым приложением, в ресторане «Астория» в складчину со штурманом с подводной лодки. Промозглый питерский день пролетел почти мгновенно. Вернувшись на судно, «вырубился» практически до отхода судна. Впереди снова переход вокруг Европы на Средиземное море.

На обратном пути вокруг Европы условия плавания были значительно легче. В связи с устойчивыми ветрами северных направлений волнение оказывалось в основном по корме. Так как остойчивость судна при перевозке балансов существенно ниже, чем при перевозке руды, то и болтанка судна значительно меньше — судно плавно переваливалось с одного борта на другой. По весу количество балансов также меньше, так как груз кубатурный, не дедвейтный, поэтому надводный борт значительно выше. Все

эти факторы предопределили погрузку балансов на палубу. Крепить ряды метровых чурок было крайне неудобно. Поэтому, ещё при погрузке, в порту Ленинград я побеспокоился с руководством лесного порта о выделении нам безвозмездно около 30 кубов досок, снятых с экспорта и списанных в утиль, которыми мы прикрыли балансы по обоим бортам. Защита от морского волнения получилась более-менее нормальной. Однако, при пересечении Бискайского залива идти напрямую к испанскому берегу не рискнули и, «потери груза избегая, мы шли вдоль берега Биская». Так было отражено в грузовом отчёте при подсчёте пройденных миль.

С благополучным проходом Геркулесовых Столпов — Гибралтара на европейском берегу и порта Сеута на африканском берегу, конечно, воспрянули, как говорится, духом, ведь мы уже почти в домашних условиях, в Средиземном море.

Впереди у нас спокойная стоянка под выгрузкой в порту Маргера, нормальные экскурсии в Венецию, посещение традиционного «морского» магазина. Владелец этого магазина начинал с продажи мелочёвки (пишущих ручек, карандашей фломастеров, косынок и т. п.), разъезжая от судна к судну на велосипеде. Теперь — солидный предприниматель, организовавший недалеко от коммерческого порта своё предприятие, на котором уже трудились подсобные продавцы. Со временем неплохо изучил русский язык. Жаловался порой на своих детей, которые с удовольствием воспринимают материальную сторону отцовского бизнеса, а от работы рядом с ним уклоняются. Старший сын даже однажды, прихватив магазинную кассу, исчез на неделю со своей возлюбленной девицей. Прокутив с ней все эти деньги, вернулся к отцу как побитый пёс.

Это — знакомые всем морякам лица и судьбы по ряду благоприятных для нас портов, как в Италии, Греции, Сирии, так и в других средиземноморских странах.

Наступивший новый 1966 год встретили в порту Маргера. Посетили наше судно ряд делегаций наших азовчан, работающих на судах итальянской линии, которые интересовались вновь принятым судном и условиями его эксплуатации. Побывали наши выпускники из Седовки, которые всё ещё не решались перейти на суда, реально осуществляющие дальние плавания, как наш т/х «Урицк».

Нашему сыну уже было полтора года. Ко времени возврата из загранрейса из Тоннельной в Мариуполь прилетела через Краснодар мама Люси — бабушка Галя. Она подменила Люсю на период нашего пребывания в совпортах — частичная погрузка в

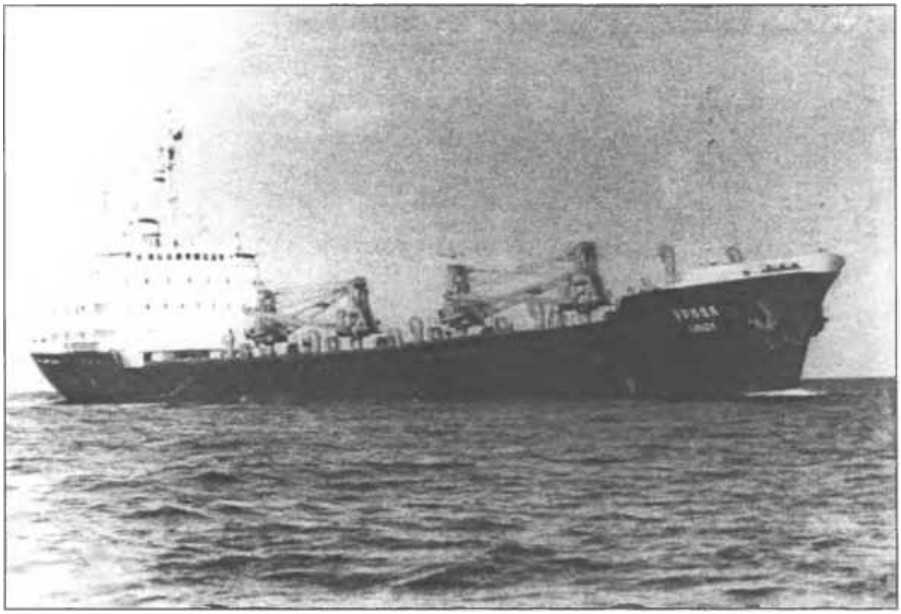
порту Феодосия и окончательная догрузка в порту Николаев. Груз — химикаты навалом: хлористый калий и сульфат аммония (для рисовых полей Вьетнама), назначением на порт Хайфон. Весь период до отхода нашего судна в загранрейс Люся была на судне со мной.

В середине января мы снова ушли в дальний рейс. Через Индийский океан мимо острова Миникой и далее, огибая остров Шри-Ланка (Цейлон), на Малаккский пролив. В этот период, когда наступила очередность NO-муссона, плавание в северной части Индийского океана не вызывает затруднений. Погода великолепная.

В данное время международная обстановка была весьма напряжённой, во Вьетнаме была война. Американская авиация «утюжила» бомбардировками вьетнамские джунгли, сжигая напалмом хижины и любые, даже малые, промышленные предприятия. Противостояние двух систем носило недвусмысленный характер — из Союза поступала достаточно мощная техническая помощь. Также было организовано присутствие военных советников. Однако наряду с этим в народном обиходе появились небылицы в виде анекдотов. К примеру, когда сбитый американский пилот попросил, чтобы ему показали того умельца, который его сбил, то ему указали на маленького щупленького летчика-вьетнамца. Американец, замахав руками, возразил: — Нет, нет! Тот пилот, конечно, был другой — я слышал в мегафоне его голос: «Ваня. Ваня, прикрой, я сейчас его наверну…». Повторить эту фразу вьетнамский лётчик, конечно, не смог.



Воздушный американский патруль в период блокады Тонкинского залива.



Т/х «Урицк» в рейсе на Вьетнам, 1961 г. (грузовой кран первого трюма оставлен на ремонт в Азовском СРЗ).

Насколько близок к истине такой факт нет смысла оспаривать. Но то, что советские лётчики принимали участие в различных международных конфликтах, морякам было хорошо известно. Так, к примеру, в период египетско-израильской войны в Красном море египетским торпедным катером однажды к борту торгового судна ЧМП, идущему на Чёрное море, был доставлен гроб погибшего нашего лётчика, который по всем документам значился сельскохозяйственным работником. Управлял этим торпедным катером египетский военнослужащий — наш капитан I ранга.

Когда т/х «Урицк» подошёл к Тонкинскому заливу, то американские силы уже реально блокировали подходы к нему. Понимая, что при прорыве возможны любые исходы, мы приготовили спасательные шлюпки к действию — вывалили их за борт, оставили на весу прижав к борту. В шлюпки загрузили дополнительное снабжение, карту залива и другие штурманские принадлежности. Команда из Москвы поступила однозначно: следовать не останавливаясь, не обращая внимания на любые действия американцев. Начались частые облёты судна, буквально над мачтами. В ночное время на своей вахте я обычно, «отражая» условные нападения самолётов в виде их выходов на атаку, использовал прожектор-ратьер, направляя его луч на кабину

пилота. Ослеплённый пилот тут же круто взмывал вверх и с правого борта уходил на левый борт, заходя снова на курс осуществления атаки бомбометания. За время его захода на другой борт я переносил ратьер так же на другой борт, а вахтенный матрос помогал при этом с перетаскиванием кабеля. Как только самолёт приближался к борту судна, снова лучом прожектора я ударял по кабине пилота. На всякий случай пригибался за стальную обшивку ходового мостика — вдруг нервы у лётчика не выдержат и он нажмёт на пулемётную гашетку. Но всё заканчивалось благополучно после двух облётов. Через пару часов этот «спектакль» повторялся снова.

На следующее утро мы подошли к месту приёмки лоцманов. На подходе вокруг был виден ряд живописных островов, остроконечных, выступающих над морем весьма эффектно, с буйной тропической растительностью — сугубо вьетнамский вид.

Приняв лоцмана, мы пошли дальше по реке к порту Хайфон.

Пробиваясь через американскую блокаду, наши моряки полагали, что мы были в единственном числе. А как оказалось, в эту ночь восемь транспортных советских судов с разных сторон одновременно нарушали объявленную блокаду и подошли все к порту Хайфон. Среди них было два танкера с топливом для самолётов.

Военное время наложило свой тяжёлый отпечаток на население, особенно в вопросе питания. Было известно, что в некоторых деревушках приём пищи в виде небольшой порции риса проводился за столиком у входа в жилище, чтобы любой интересующийся мог видеть рацион своего соседа. И в этих трудных условиях они отказывались, например, от наших приглашений к столу. Только изредка, когда уже никого другого не было на борту, удавалось в своей каюте подкормить, наконец, нашего стивидора, осуществляющего контроль за ходом выгрузки.

В этих условиях для восьми советских экипажей они сделали торжественный приём по случаю прорыва блокады. От каждого судна было выделено по 5 человек, в основном из командного состава. Наряду с концертом, на котором выступили вьетнамские девочки, из государственной филармонии. Были организованы танцы с их участием. Они кружились, словно бабочки в белых бальных платьях. Вечер дружбы завершился общим угощением по высшему разряду различными блюдами вьетнамской кухни. Старпом Любовцев В.М. подшучивал потом над стармехом Е.И. Панасенко, стармех заикнулся о возможности блюда из собачки, а сам в это время за обе щёки, дескать, «уминал» именно такой супчик. Я, избегая подвоха, в этом случае с успехом довольствовался морскими крабами, которых на столе было в

изобилии. Добрая память о вьетнамцах осталась навсегда. Спустя много лет мне довелось вновь побывать во Вьетнаме. С болью в сердце пришлось наблюдать снова наше прошлое — вьетнамские школьники в пионерских галстуках, марширующие строем со знаменем под барабан. Впечатление об этом трудолюбивом и дружественном народе нисколько не изменилось.

В обратном рейсе из Вьетнама т/х «Урицк» получил наряд на перевозку риса в мешках из порта Рангун (теперь он именуется портом Янгон), страны Бирмы (теперь — Мьянма) в порт Феодосия. Погода на переходах не изменилась и без особых происшествий мы завершили этот рейс. Если для всего экипажа рейс заканчивался по приходу в советский порт, то для грузового помощника текущий рейс заканчивался со сдачей последнего мешка риса на портовый склад. Впереди ожидает нас докование в порту Жданов. За период плавания в тропических водах корпус судна сильно оброс морскими водорослями и ракушкой — тропическая «борода» существенно снижала скорость судна. Ну что поделаешь, ремонт — так ремонт, хорошо, что в своём порту — радостно и взрослым и их детям!

6. Начало старпомовского периода, тб/х «Иван Сеченов»

По прибытии в базовый порт вскоре мы узнали, что нашего капитана Землянова В.М. пригласили на береговую работу заместителем начальника пароходства по кадрам. Он согласился, и уходя, оставил нам свои письменные рекомендации: старпому Любовцеву В.М. - для сдачи экзаменов на капитана, а мне — на перемещение по должности в старшие помощники.

Согласно подтверждению АМП на период ремонта т/х «Урицк» дела временно исполняющего капитана принял г-н Любовцев В.М., а дела старшего помощника достались мне. Сдача аттестации на новую должность у меня в Службе мореплавания АМП заняла немного времени. Г-ну Любовцеву В.М. кроме сдачи соответствующих экзаменов в АМП предстояла продолжительная процедура утверждения — в обкоме КПСС в Донецке и в Министерстве ММФ в Москве. Тем не менее г-н Любовцев В.М. в период ремонта перекладывал на меня часть своих капитанских обязанностей, приходил из дома на ремонтирующееся судно с большими задержками. Однако держался заправски как опытный капитан с неопровержимым авторитетом. Он предложил мне работать и дальше вместе с ним, старпомом. Поразмыслив и оценив это предложение, пришёл к однозначному выводу, что научиться у него мне нечему. Высшего образования он не имел и не думал учиться дальше, например, заочно. Человеческие качества далеко не без изъяна. Да и роль моя в виде повседневной «палочки-выручалочки» меня абсолютно не устраивала[52]. Поэтому дал ему твёрдый отказ.

В период прохождения аттестации в Службе Мореплавания АМП меня представили для знакомства, надо полагать с неплохой характеристикой, азовскому капитану Ивану Петровичу Леньшину, который направлялся на прёмку очередного судна от Черноморского морского пароходства турбохода «Иван Сеченов». Познакомившись, этот капитан предложил пойти к нему, поработать вместе на вновь принятом судне. Мы стали ожидать прихода этого судна в базовый порт. Мой перевод на новое судно вскоре состоялся прямо непосредственно с т/х «Урицк» на тб/х «Иван Сеченов», где весь экипаж ещё оставался черноморским из Одессы. Расставался с временным капитаном т/х «Урицк» Любовцевым В.М. без каких-либо сожалений.

Позже моя жена Люся рассказала, что в ночь перед нашим отходом, когда она была у меня на судне, сына Сашу на одну ночь

она оставила у Галины, жены г-на Любовцева В.М., которая согласилась присмотреть нашего сына, но только за деньги. Дружба дружбой, а денежки врозь, что дополнительно подтвердило правильность принятого мной решения.

Докование т/х «Урицк» было закончено, и мы с Виктором Михайловичем пришвартовали судно к причалу под погрузку. Буквально на трапе разошлись, оба с чемоданами, с капитаном, идущим на замену г-ну Любовцеву В.М. Это был всем известный «буквоед», великий знаток всех инструкций и циркуляров, скорее теоретик, а не практик, аналогичный небезызвестному «деду Мирону» — капитан Ф.П. Голенков.

Поинтересовавшись, куда это я ухожу, он с некоторым неудовольствием резюмировал:

— А жаль, что вы уходите. Могли бы неплохо поработать вместе…

Позже, когда я уже работал капитаном, судьба ещё раз свела с ним — по проблеме девиации магнитных компасов в связи с применением электромагнитов для погрузки металлопродукции в порту Жданов. Это — отдельная история.

Турбоход «Иван Сеченов» доставил в порт Жданов какое-то оборудование из Италии. Приёмка дел была завершена в пределах грузовых операций. После них мы снялись в порт Новороссийск для проведения докования и сопутствующих ремонтных работ в связи с ежегодным освидетельствованием судна.

Капитан И.П. Леньшин, закончивший среднюю мореходку, по направлению ММФ трудился раньше на Дальнем Востоке на т/х «В. Маяковский». Когда началось усиленное развитие Азовского морского пароходства, многие моряки — дальневосточники постарались переводом через ММФ или с увольнением перебраться в Жданов, где условия работы на судах значительно спокойнее — всё-таки юг. Местные штормы с дальневосточными никак не сравнимы, да и до центра России отсюда рукой подать. К числу этих «переселенцев» относился и капитан И. П. Леньшин.

Проявление на ряде черноморских судов, как уже отмечалось ранее, со стороны старшего командного состава элементов барства породило ответную защитную реакцию у подчинённых, как правило, в виде подхалимажа. На нашем турбоходе в этом отношении весьма преуспел, пройдя хорошую практику в ЧМП, второй помощник Г. Гржибовский. Если бы ему, к примеру, через руку повесить полотенце, то, незамедлительно пригнувшись, казалось, он тут же произнесёт: «Чего изволите, Ваше благородие?» Как позже выяснилось, по каким-то причинам он не задумывался о возвращении в Одессу, хотя был коренным

одесситом, а решил закрепиться в Азовском пароходстве.

Не зря, вероятно, существовала морская байка, что в самом административном аппарате ЧМП существовал якобы особый вариант проявления подхалимажа, если вдруг подчинённые пожелают сместить своего руководителя:

— Зачем Вам заниматься возникшей проблемой. Не утруждайте себя, мы разрешим все вопросы сами…

Так повторяется и раз, и два, и три, пока в конечном итоге начальник отдела становился действительно абсолютно некомпетентным в делах своего отдела. Вопрос снятия такого начальника в этом случае решается сам собой, без скандалов и каких-либо неприятных разборок. Ведь он ничего, оказывается, не знает и не умеет. А в стенах пароходства это становится известным руководству незамедлительно. Вывод однозначный — не в пользу такого начальника.

В период нашей стоянки в ожидании освобождения причала для выгрузки стояли в затоне среди джунглей у порта Момбаса около двух недель. Расход пресной воды в этот период несколько увеличился, ведь климатическая установка не была отремонтирована и экипаж, естественно, страдал от африканской жары.

Только за сутки перед отходом из Момбасы, наконец, удалось нам получить пополнение пресной водой.

В процессе рейса Иван Петрович не оставлял без внимания мои судоводительские возможности. Так, к примеру, после прохода африканского рога — мыса Гвардафуй, когда уже около двух суток плавания вдоль Сомалийского берега мы не смогли широту судна уточнить надёжно. Иван Петрович предложил всем штурманам осуществить астрономические определения места судна. Сам капитан также взялся за секстант.



Капитан тб/х «Иван Сеченов» г-н Леньшин И. П. за астрономическим расчётом местоположения судна.

Все штурманы при этом ожидали появления прежде всего его точки на путевой карте. После нанесения капитанского определения были нанесены три другие астрономические точки — второго, третьего и четвёртого штурманов, где-то в 2–3 милях вокруг капитанской точки. Определение старшего помощника вдруг оказалось свыше 20 миль в стороне от общих результатов. Однако дальнейший курс капитан всё-таки проложил от моей астрономической точки, вероятно, не решился полностью довериться своей точке и «подхалимным» определениям своих

штурманов. Надо полагать, что он учёл мою астрономическую практику с капитаном Земляновым В.М. за период двойного пересечения Индийского океана. В результате мы подошли к рейду Момбасы с неувязкой против счисления в пределах 5 миль. Отлично! А когда уже мы стояли в порту, получили информацию, что следом за нами следовал турбоход «Иван Павлов», который за сутки до подхода на рейд Момбасы выскочил на рифовые отмели. Проверив наличие и состояние нашего аварийного стального буксира, мы приготовились для выхода на помощь этому судну АМП. Как оказалось, капитан-наставник г-н Рашков был на тб/х «Иван Павлов». В прошлом он служил в ВМФ, и ему удалось задействовать для снятия с рифов возможности кораблей ВМФ, находившихся не так уж далеко от места аварии. Наша помощь при этом не потребовалась.

При нашем последующем, после Момбасы, заходе под погрузку мешков с гвоздикой на остров Занзибар мы тоже столкнулись с навигационными сложностями. Дело в том, что на подходе к этому порту погрузки вокруг множество рифов, подход весьма сложный. Этот район мы посещаем впервые, и для меня в навигационном отношении он не был знаком. По времени наш подход приходился как раз на вахту старшего помощника. Но ничего, как говориться, штурман как кошка — из любого положения должен на ноги становиться. Поэтому и с этим подходом успешно справились[53].

Непринятие некоторыми азовскими капитанами старой закалки стремлений молодых штурманов получить хотя бы заочное высшее образование вызывало иногда их раздражение — дескать, выскочки, карьеристы, стремящиеся быть выше окружающих. Подобное чувство к «выскочкам» испытал однажды и я. Это случилось в Седовке на первом курсе. Согласно объявлению о сборе в актовом зале желающих принять участие в курсантской самодеятельности, заглянув из любопытства в актовый зал, увидел там наших новобранцев, двух курсантов — механика Юрия Гаврильченко и судоводителя Владимира Грицаенко. Мысленно произнёс: «Тоже мне, артисты из погорелого театра — выскочки, желающие выделиться над другими благодаря сцене…» Позже от таких чувств всегда старался избавиться.

А позже, как оказалось, у Ю. Гаврильченко был отличный голос, выступал он исключительно с сольным пением. Соответственно, В. Грицаенко (бывший мой коллега по морской школе в Азрыбкомбинате) чудесно исполнял морскую чечётку. Наши ребята, уходя на вечера отдыха в другие учебные заведения, обязательно старались с собой захватить этих наших уникальных

артистов, чтобы не ударить в грязь лицом перед девчатами — студентками. Ведь мы моряки — Седовцы!

Досадный случай произошёл в связи с повреждением 5-ти тонной грузовой стрелы при сдаче Регистру СССР в период докавания в СРЗ порта Новороссийск. Благодаря поверочным прочностным расчётам по бегучему такелажу повреждённой стрелы, мне, как старпому, были понятны причины случившегося. Прибывший на судно молодой инспектор г-н Кашкин, освидетельствовавший судно, не ознакомился как следует с устройством грузовой лебёдки. Штатный электромеханик и боцман, старый моряк, предпенсионного возраста, старались оба убедить этого инспектора, что раньше при испытаниях тормозных устройств никогда не отключали электромагнитные тормоза. Однако г-н Кашкин настоял на своём: электромагнитные тормоза отключить и оставить стрелу только на ручном ленточном тормозе. Он сказал нашему боцману, который управлял лебёдкой: — «Вы только чуть-чуть приотдайте ленточный тормоз и сразу же зажмите его, удерживая груз от дальнейшего падения».

Стрелу с бадьёй, заполненной водой, перевели с левого борта на правый борт, так что бадья висела над морем. При испытании боцман крутанул стопор на опускание бадьи больше одного поворота и, когда бадья начала падать, приступил к зажиму ленточного тормоза. В результате, разогнавшись, бадья осуществила динамический рывок, от которого шкентель едва выдержал, а левая оттяжка лопнула, и стрела стремительно полетела к правому борту. Ударившись о тяжеловесную стрелу, стоящую в походном положении вертикально, подопытная стрела изогнулась от удара в дугу, метрах в двух от основания. Боцман спокойно сказал в лицо инспектору:

— Я же говорил Вам, что нельзя растормаживать электромагнитные тормоза!

Нашего г-на Кашкина как ветром сдуло. Через пару часов он передал нам все судовые регистровые документы (без отражения факта деформации этой 5-ти тонной стрелы). И мы без задержек снялись в порт Одесса для погрузки сахара для порта Момбаса.

Стрелу отремонтировали в Одесском СРЗ. Потом при моём возвращении в Мариуполь главный инженер И.З. Болюх детально расспросил о неудачном испытании: «Возможно, боцман специально излишне отдал тормоз в доказательство своей правоты?» Тогда я пояснил, что из положения покоя сдвинуть барабан лебёдки труднее, поэтому стопор пришлось отдавать больше, чем при остановке барабана… В результате из экипажа никто не был признан виновным, а с инспекторами из Новороссийска главный инженер спорить не стал.

К моменту принятия дел старшего помощника тб/х «Иван Сеченов» мне удалось побывать в институте ОИИМФ и прослушать вместе со студентами лекции, весьма богатых по содержанию, известного корабела доцента Константина Владимировича Кохановского. Изложил он нам методы прочностных расчётов различных грузовых устройств и их такелажа. Действительно, диаметр, например, оттяжки, зависит не только от грузоподъёмности стрелы, её длины, типа троса, а также от места закрепления её на борту судна.

В жизни, как говорится, как на долгой ниве, — всякое встречается. Позже, когда я уже стал капитаном на т/х «Фирюза» мне довелось вновь столкнуться с Иваном Петровичем в итальянском порту Генуя, где тб/х «Иван Сеченов» загружался оборудованием на Союз.

Дело в том, что новенький наш матрос г-н Черных, исполняя обязанности судового артельщика, совершил на нашем судне факт контрабанды. Надеясь, что опечатанная на приходе итальянской таможней одна из кладовых не будет в дальнейшем никем проверяться (а так было в прошлом рейсе), он решил сорвать пломбу и продал затем около 10 блоков судовых, болгарских, сигарет итальянскому докеру. Сделка у них состоялась прямо в надстройке.

На приходе судна на борту побывал также судовой шипшандер, через которого я заказал ящик виски для пополнения капитанских представительских. Сам, как капитан, с первым помощником выехал в консульство для доклада. А в этот период на борт судна прибыли шипшандер и пара таможенников для опечатывания моего ящика виски в отдельном помещении. Не дожидаясь возврата капитана, таможенники решили вскрыть пломбу в артелке и туда, где хранились судовые сигареты, поместить доставленный ящик виски. Пройдя к артелке, таможенники обнаружили сорванную пломбу, поэтому решили перепроверить количество находящихся там сигарет. Обнаружена была недостача 10 блоков сигарет, явная контрабанда. Поднялось неописуемое возмущение, в результате которого таможенники вызвали дополнительный наряд для обыска всего судна в поисках пропавших сигарет и ареста судна.

Вернувшись на судно из консульства, капитан и первый помощник, ознакомившись с положением дел, стали искать выход из создавшейся ситуации. Была выработана версия, что пломба таможни сорвана случайно при переноске доставленных продуктов в артелку. Наш артельщик г-н Чёрных, увидев сорванную пломбу, решил, что это итальянская таможня уже разрешила доступ к сигаретам. Поэтому артельщик раздал эти 10

блоков экипажу. Старшему матросу Шота Абрамия была дана команда принять участие в судовой комиссии для неоднократного пересчёта оставшихся на борту сигарет — тянуть время. А за этот период, дескать, удастся полностью собрать у экипажа розданные сигареты, в том числе от тех лиц, которые должны возвратиться из увольнения в город к традиционному обеду на судне.

Следует отметить, что итальянские таможенники имели своих людей в бригадах докеров — для выявления контрабандистов в их среде. На нашем судне таковым был небезызвестный для всех тогда некий стивидор Джорджио. Он буквально по пятам увязался за мной с вопросом (он уже неплохо владел русским языком, постоянно участвуя в бригадах при обработке советских судов):

— Капитан, что ты собираешься предпринять в этой ситуации, что мы будем делать дальше? Может быть вызвать такси?

— Ничего не будем делать, соберём у экипажа розданные блоки и представим их таможне!

А фактически нам удалось у нашего экипажа собрать чуть больше 4 блоков, включая нераспечатанные пачки. Мной было принято решение — отправить на тб/х «Иван Сеченов» пешком, незаметно для Джорджио, начальника рации В.Д. Зачепило с сумкой и запиской для Ивана Петровича: «У нас факт контрабанды, не достаёт 10 блоков сигарет, собрали у нашего экипажа всего 4 блока, требуется дополнительно 6 блоков. Вызывают дополнительный наряд, пытаются арестовать судно. Просьба — собрать у вашего экипажа дополнительно 6 блоков, вручите нашему нарочному».

Со своей стороны мы дополнительно направили нашего боцмана Бориса Герасимова на встречу г-ну Д.Д. Зачепило, чтобы он принял у него сумку с сигаретами и потом позже не спеша осторожно доставил её на судно. А начальник рации как уходил без ничего, так и вернулся без ничего — предохранительная мера для Джорджио и возможно для других аналогичных соглядатаев со стороны докеров.

Задумка удалась. Проверив дополнительно представленные сигареты, собранные у экипажа, таможня опечатала их вновь. Инцидент был исчерпан[54].

Позже Иван Петрович побывал на нашем судне согласно моему приглашению, посидели за рюмкой, как говорится, крепкого чая. Обменялись целым рядом полезных капитанских наблюдений, как за экипажем, так и за традиционными иностранными посетителями.

Оказанная нам помощь — святое дело каждого капитана. Взаимная капитанская выручка у азовских судоводителей была всегда на первом месте. Это правило перенимали и вновь назначаемые молодые капитаны.

После нашей встречи с Иваном Петровичем в порту Генуя морские дороги развели нас надолго. Каждый из нас трудился на своём судне. Он по-прежнему оставался на турбоходе «Иван Сеченов», а под моим командованием уже был теплоход «Василий Белоконенко». В январе 1977 года в период моего пребывания в отпуске всех нас сразила, как гром среди ясного неба, весть о столкновении в тумане в Мраморном море турбохода «Иван Сеченов» с греческим балкером. Наше судно затонуло, при этом погибли 21 человек, включая самого капитана.

Я с ужасом представляю себе эту картину последнего момента, когда судно, теряя плавучесть, не сбавляя хода, уходит под воду, а на капитанский мостик врываются холодные воды Мраморного моря.

Пусть будут Вам всем эти воды Мраморного моря мягкой морской колыбелью, вечная память всем Вам, 21-му моряку-азовчанину, не вернувшимся домой из этого трагического рейса!

7. Дальневосточный рейс, т/х «Долматово»

С уходом в отпуск с турбохода «Иван Сеченов» мы всей семьёй побывали в нашем посёлке Верхнебаканском, остановились у Люсиной мамы в новом домике вблизи стадиона. К этому времени бабушка Галя была уже домохозяйкой, выйдя замуж за односельчанина «Григоровича». Она с большим удовольствием дождалась, наконец, приезда своих младших внуков Люды и Саши. Долго наслаждаться отпуском, однако, нам не пришлось. Вскоре получили телеграмму из АМП о моём вызове в отдел кадров пароходства.

Возвращались в Жданов тем же транспортом, на котором добирались в наш посёлок, — небольшим теплоходом «Георгий Седов», с посадкой на борт в порту Новороссийск. Впечатления от небольших морских переходов у Люси сложились вполне приятные, погода была сопутствующей — без штормового волнения, с заходами в порты Анапа и Керчь.

В отделе кадров АМП беседу провёл заместитель начальника пароходства, бывший наш капитан г-н Землянов В.М.:

— Согласно указаниям министерства МФ несколько балкеров типа «Джанкой» из АМП должны прибыть на Дальний Восток для завоза грузов в Арктику. Этот рейс достаточно продолжительный и весьма непростой, незнакомый район в навигационном отношении нашим судоводителям. К тому же только что мы приняли т/х «Долматово», куда запланирован азовский капитан г-н Сукорцев Л.Д., бывший военный моряк. Одесский капитан возвращается в ЧМП и категорически отказывается от выхода в дальне восточный рейс. Старший помощник капитана там азовчанин г-н Глинёв А., по семейным обстоятельствам также отказался от этого продолжительного рейса. С учётом изложенного и малой навигационной практикой самого капитана Сукорцева Л.Д. надо будет подкрепить штурманский состав на этом судне. Поэтому предлагается старпому Тимченко И.Г. выйти в этот дальневосточный рейс на т/х «Долматово».

При благополучном завершении данного рейса, полагаю, выдвинем твою кандидатуру на капитанскую должность. Иди думай, через сутки жду тебя с ответом…

Семейный совет с Люсей прошёл вполне мирно. Пришлось вспомнить о её расписке перед женитьбой, о согласии быть женой моряка — при моём плавании по морям, по океанам. А серьёзным аргументом в пользу дальневосточного рейса, конечно, оказалось предложение разделить со мной плавание в Арктику. В этом случае переход на Дальний Восток по времени составит около

1 месяца, что аналогично итальянскому рейсу. При таком варианте наших детей Людмилу и Сашу надо будет на период Люсиной поездки оставить у бабушки Гали в посёлке Верхнебаканском. В общем, одобрение было получено.

В тот период Владивосток ещё оставался закрытым городом и въезд в город допускался только по специальным пропускам. Таким же было и плавание посторонних лиц в пограничной зоне в Арктике на судах ММФ. Поэтому получение указанного специального пропуска для жены было моим условием в отделе кадров АМП. Позже Люся перед выездом на Дальний Восток получила из Ждановского отдела КГБ пропуск, в котором было указано, что ей разрешается приезд в город Владивосток и выход на судне в рейс Владивосток — Певек и обратно.

После переговоров по телефону с бабушкой Галей о присмотре наших детей на период указанной поездки и выделении нам аванса на Люсин авиабилет (300 руб.) с последующим возвратом долга после рейса, со спокойной душой я выехал в город Одессу, где находился т/х «Долматово» в ожидании докования. Все азовские суда, отправляемые для работы в Арктику, проходили внеочередные докования. Что поделаешь — такая у нас работа: на Дальний Восток, так на Дальний Восток!

Приёмка старпомовских дел у г-на Глинева А. не заняла много времени. Однако возникла проблема с приёмкой набора продуктов, хранящихся на судне в виде НЗ — неприкосновенного запаса. Это были мясные консервы с истёкшим сроком хранения, таковых набралось около 8 ящиков. Это достаточно приличная сумма в рублёвом выражении по продуктовому отчёту, за который нёс ответственность старший помощник. Что будем делать? Стать в позу «бабы Одарки» и отказаться от приёмки дел — не лучший вариант. Судно находится не в базовом азовском порту, поэтому ожидать помощи от Торгмортранса ЧМП не приходится. К тому же старпом Глинёв А. клятвенно заверил, что после арктического рейса он обязательно вернётся на судно (где-то через 3–4 месяца), так как весьма заинтересован в штатном судне т/х «Долматово». И без каких-либо претензий вновь примет на свою ответственность эти консервы. А сейчас, дескать, вынужден срочно вернуться в Жданов по осложнившимся семейным делам — проблема с женой, которая работала в парткоме АМП библиотекарем. Раньше она попадалась на глаза, вполне симпатичная женщина.

К этому времени я уже достаточно был наслышан о нередких случаях наших однокашников, получивших разводы с первыми жёнами. Нелегка в этом отношении судьба моряка. Поэтому

сердобольный, возможно излишне, я доверился заверениям г-на Глинёва А., принял дела у старпома по принципу «всё как есть по отчётам». При этом твёрдо договорились, в случае непредвиденных изменений, касающихся возврата г-на Глинёва А. на т/х «Долматово», он обязуется немедленно сообщить радиограммой на судно, чтобы можно было заведомо принять определённые меры по реализации этих консервов с истёкшим сроком хранения. Распрощались по-дружески тепло и удовлетворённо.

На теплоходе «Долматово» по-прежнему пока оставался одесский капитан. Он всё время пропадал в пароходстве ЧМП — решал свои вопросы по дальнейшему трудоустройству и абсолютно не был заинтересован в подготовке судна к дальнейшему рейсу. Все заботы о судне в этом отношении легли на плечи старпома.

К тому же вскоре освободился док для поднятия т/х «Долматово». Явочным порядком к нашему судну прибыли лоцман СРЗ и два буксира. Как оказалось док уже притоплен и стоит в ожидании заводки нашего судна. Оставленный домашний телефон одесского капитана нас не обрадовал. Его жена сообщила, что капитан находится где-то в Службе мореплавания. Откуда ответили, что он уже ушёл. Лоцман нервничал, торопил. К сожалению, тогда ещё не было мобильных телефонов, и разыскать капитана оказалось не так просто. Поразмыслив совместно с лоцманом, я решился заводить судно в док самостоятельно, без капитана. Как известно, такого рода манёвры, как правило, проводятся непосредственно под контролем только капитана, но в данном случае обстоятельства вынудили поступить иначе.

Когда уже судно было отшвартовано и направилось к доку СРЗ, мы увидели на причале прибывшего капитана, который метался вдоль причала, стараясь найти какой-либо катер, чтобы добраться на судно. Катера он не нашёл и смог попасть на судно только когда нас уже поднял всплывший плавдок.

Состояние одесского капитана я прекрасно понимал. Он абсолютно не знал прибывшего нового старпома, поэтому нервничал не зря — недоставало в последние дни иметь аварийное происшествие при постановке судна в док. Он, конечно, не знал, что мне также пришлось понервничать с лоцманом СРЗ, оберегая судно от какого-либо инцидента (предложение зам. начальника пароходства АМП г-н Землянова В.М. было не менее важным — возможность выдвижения в капитаны!)

Прибыв на судно, одесский капитан, прежде всего, выдохнул вопрос:

— Всё ли нормально при отшвартовке и постановке в док?

Других вопросов от него не поступило. Через несколько дней, когда уже докование подходило к концу, на судно прибыл азовский капитан Сукорцев Л.Д., с которым мы и отправились в дальневосточный рейс.

Наряд на перевозку нам был выдан без задержек — принять на полную грузоподъёмность чугун в чушках для доставки в один из портов Японии, порт погрузки Туапсе.

В отношении японских портов на флоте бытовали различные байки. К примеру, один из моряков в дальневосточном порту встретил друга, работающего также на судне. Между ними произошёл короткий диалог:

— Вы идёте в Японию? А в какой порт?

— Да. Идём в Японию, а в какой порт, к сожалению, не помню, ведь ты знаешь их мудрёные названия: то яма, то куяма…

Потом позже ответивший с шуткой уже в Японии был весьма удивлён: Тояма (Toyama) и Токуяма (Tokuyama) — оказались действительно японскими портами.

Другой незадачливый случай якобы произошёл с одним из немолодых черноморских капитанов, вероятно, похожим на нашего азовского «деда Мирона» при его выходе в первый загранрейс. В наряде, полученном на судно, диспетчер указал: порты выгрузки МУРОРАН ОСАКА РЕЙНДЖ. В ответ на эту радиограмму капитан запросил у диспетчера разъяснения в виде:

— Порты МУРОРАН ОСАКА на карте нашёл, а порт РЕЙНДЖ найти не могу. Прошу сообщить координаты.

Ответ был дан по-одесски, несколько язвительно:

— Вы не пробовали поискать этот порт в английском словаре — в переводе означает «район», между портами МУРОРАН и ОСАКА, где будут ваши порты выгрузки. Уточню дополнительно.

В нашем наряде для т/х «Долматово» подобных заморочек не было, азовский диспетчер указал нам кратко — «порт выгрузки дополнительно».

На данном судне каюта старшего помощника располагалась на одном уровне с каютой капитана по левому борту, а у капитана — по правому борту, согласно традиции, отвечающей правилам МППСС[55], на стороне зелёного отличительного огня. Между нашими каютами располагалась ещё каюта начальника радиостанции, поближе к своему рабочему месту в радиорубке. Немецкие проектанты скрупулёзно постарались учесть существующие обычаи на флоте, в том числе и в оборудовании кают. К примеру, в каюте старпома спальня была отделена от рабочего салона (при отсутствии капитана на борту посетителей принимает, конечно, старший помощник), в каюте установлен

персональный холодильник. Аналогичные условия у старшего и второго механиков. Да, на этом судне условия, конечно, не сравнимы с п/х «Азовсталь» или п/х «Константиновка».

В порту Туапсе после оформления прихода рано утром я отправился на местный рынок прикупить в рейс некоторых овощей и кавказских фруктов, в основном привозных из Грузии мандаринов. Дорога к рынку была хорошо известна, так как в Туапсе довелось ранее бывать неоднократно, особенно в период работы на «тюлькином» флоте. Поэтому много времени эта прогулка не заняла.

Однако по возращении на судно обнаружил, что погрузка уже началась. Грейфер-паук уже успел сделать несколько ходок на пятый трюм. Падающие на деку чушки глухо отдавались по всему корпусу. На мой вопрос — кто дал команду о начале погрузки, второй помощник Васильев И. сообщил:

— Команду дал я, с ведома капитана, которому доложил о готовности к погрузке. Он сказал мне, ну что ж, коль готовы — начинайте погрузку и ушёл в свою каюту.

Пришлось теперь уже вмешаться в процесс погрузки старшему помощнику:

— Игорь Васильевич, немедленно прекрати погрузку и пригласи на судно нашего стивидора. Если не сможешь его сразу найти, то опусти грузовую стрелу крана поперёк грузового люка пятого трюма и подойди ко мне потом в каюту со стивидором.

Ранее, знакомясь с судовой ролью нашего экипажа, я, как старпом, выяснил, что второй помощник капитана только недавно начал работу в этой должности, где-то отработал месяца 3–4 на судне меньшего тоннажа. Третий помощник успел в своей должности сделать только один достаточно короткий рейс. Что касается четвёртого помощника, то оказалось, он делает первый рейс в штурманской должности после заочной учёбы в Седовке. Действительно, штурманская команда на судне подобралась у нас, как говорится, — «Ух!» (один штурман «сможет» трудиться за двух?).

В этом отношении механическая служба была на должном уровне. На смену штатному старшему механику г-ну Никишову прибыл более опытный старший механик г-н Кушнир, остальные механики были подготовлены под стать новому стармеху.

Главный инженер АМП г-н Болюх И.З. не зря уделял много своего внимания персонально каждому механику, знал досконально возможности каждого из них, поэтому сбоев в работе механических служб на судах АМП практически не было. Как позже мы убедились это было в полной мере справедливо и весь дальневосточный рейс на т/х «Долматово».

Прибывшие по вызову молодой парень-стивидор и второй помощник капитана были озадачены старпомом двумя проблемами:

— Нельзя начинать исполнение грузового плана с погрузки 5-го трюма, так как у нас машинное отделение и надстройка находятся на корме. При сильном увеличении осадки на корму возможна посадка кормой на грунт. Также весьма затруднительно вывести потом судно на должный дифферент, так как корма поднимается из воды, как правило, крайне медленно, неохотно. Поэтому погрузку надо вести в основном вблизи ровного киля. Следовательно, нам сейчас необходимо перенести работу портального крана на загрузку второго трюма, а не пятого! Надеюсь, понятно?

Второе — самое основное: где клеткование на деке в трюмах для перевозки чугуна? Вы знакомы с «Техническими условиями для перевозки морем чугуна в чушках», разработанные ЦНИИМФ-ом?[56] Вам что — недостаточно было печального примера гибели т/х «Умань»?

Второй помощник молча выслушал, не перебивая, однако растерянно в конце спросил:

— Если возможно, то «разнос» учините позже. А сейчас лучше подскажите, что же делать с пятым трюмом, куда уже забросили несколько грейферов с чугуном.

— На свободной от груза поверхности деки пятого трюма сделайте клеткование, куда потом грейфером-пауком перебросьте часть находящегося в трюме чугуна. Изготовив, таким образом, несколько продольных и поперечных каналов (для укладки и скрепления более мощных брусьев в виде больших клеток, что позволит удержать от смещения погруженного сверху груза), а в остальных трюмах — установите традиционное клеткование досками согласно правилам перевозки! Вот и всё.

Несмотря на осложнившиеся условия погрузки, руководство порта Туапсе выполнило указанные требования судна без дополнительных дискуссий и трений. В течение чуть более двух суток т/х «Долматово» был погружен полностью и снялся, наконец, в дальний рейс на Японию.

Переход по Чёрному и Средиземному морям в навигационном отношении для наших штурманов затруднений не представлял, так как постоянно имелась возможность уточнить положение судна по береговым объектам. Такая ситуация продолжалась до выхода в Красное море. Вмешиваться в проведение исполнительной прокладки курсов капитану не было необходимости. Вахтенная служба была на должном уровне, судовой распорядок соблюдался и жизнь протекала спокойно.

Следует отметить, что буквально перед отходом из Туапсе было обнаружено, что на одном из радиолокаторов вышел из строя агрегат питания. Времени для сдачи в судоремонтный завод на ремонт этого агрегата уже не было, так как требовалась перемотка электрических обмоток агрегата. По сравнению с возможными поломками на самих радарах выход из строя агрегата питания достаточно редкая случайность. Поэтому, пригласив судового электромеханика, старший помощник предложил на нормально работающий агрегат питания от другого радара «навесить» проводку для питания радара, у которого агрегат питания повреждён. Избегая перегрузок нормально работающего агрегата, установили специальный пакетник, который позволял подключать поочерёдно только один радар — то ли правого борта, то ли левого борта. Таким образом, оба имеемых радара оказывались работоспособными. А ремонт повреждённого агрегата питания отложили до удобного случая, что и было позже выполнено в порту Владивосток. Там судну пришлось ожидать более 10 суток подвоза бункера для азовских судов, отправляемых в Арктику. Капитан Сукорцев Л.Д. в эти рутинные судовые вопросы, связанные с ремонтом навигационного оборудования, не вмешивался, предоставив старшему помощнику полную свободу действий.

Без каких-либо происшествий мы прошли Суэцкий канал и Суэцкий залив, в котором, покинув караван, словно соревнуясь, суда «рванулись» полными ходами соразмерено своим скоростям на юг в Красное море. Вытянувшись гуськом, они разошлись по своим направлениям. Теплоход «Долматово» — балкер, у которого в грузу парадный ход около 11,5 узлов, поэтому вскоре мы остались одни, осуществляя дальнейший переход без ориентира на общий поток движения бывшего каравана. В навигационном отношении Суэцкий залив имеет достаточно ориентиров и хорошую радиолокационную обстановку, что не вызывало на этом участке затруднений в судовождении.

Однако в самом Красном море ситуация в корне изменилась. Из лоции этого моря имеем: «Средств навигационного оборудования в Красном море недостаточно, а радиомаяки вообще отсутствуют. Во многих местах изображение берега на экране радиолокатора не соответствует его очертаниям. Пыльные бури могут значительно ухудшить видимость.

При плавании в Красном море необходимо соблюдать крайнюю осторожность и следовать, где возможно, рекомендованными путями. Плавание по Красному морю осуществляется главным образом по его середине с использованием радиотехнических и астрономических

средств…».

Пройдя Суэцкий залив, на траверзе[57] маяка острова Шакер мы легли на курс 144º из расчёта на траверзе маяка на рифе Абу-эль-Казан изменить курс на 151º и следовать далее до траверза основного ориентира на выход из Красного моря — к маяку Джебель-эт-Таир. На первом участке длина пути составляла 180 миль (около 16 часов хода), а на втором участке длина пути составляла 660 миль (около 2, 5 суток хода).

Особую заботу вызывали протяжённые рифы и мелководье отмели Фарасан, границы которой на навигационной карте отмечены пунктиром с белыми пятнами — отсутствие в этом месте обследования глубин. Если ошибка в истинном движении судна окажется, к примеру, всего минус 2˚, то не доходя около 120 миль к маяку Джебель-эт-таир, дальность видимости которого 17 миль, мы окажемся на этих белых пятнах, в результате может произойти авария!

Подход к повороту у рифа Абу-эль-Казан по времени выпал на вахту старшего помощника, который доложил капитану, что по счислению мы подходим уже к повороту. Однако в связи с утренней дымкой маяка не видно, а по радиолокатору целый ряд каких-то ориентиров, вероятно рыболовецкие суда, поэтому выделить из них, где находится маяк не удаётся[58]. На это сообщение капитан ответил спокойно:

— Делайте поворот по счислению, большой ошибки не будет… и продолжил отдыхать, не поднимаясь на ходовой мостик для уточнения на повороте положения нашего судна.

На вторые сутки после этого «нестандартного» поворота (без точного определения места судна) душа у старпома была неспокойной, поэтому он высказал своё пожелание капитану:

— Надо бы в вечерние навигационные сумерки организовать со всеми штурманами уточнение нашего положения астрономическим методом — по звёздам.

На это предложение капитан ответил отказом:

— В связи с большой рефракцией в Красном море астрономические определения здесь не имеют смысла…

Действительно, в лоции Красного моря имеется предупреждение: «Рефракция и миражи характерны для Красного моря… При астрономических обсервациях во всех случаях рекомендуется измерять наклонение горизонта, так как незнание действительного значения рефракции может привести к ошибке в 20–30 миль…»

Поразмыслив над этим предупреждением, я пришёл к выводу, что отсутствие на борту судна наклономера Каврайского для измерения наклонения горизонта либо другого аналогичного

инструмента не смогут помешать мне сделать астрономическое определение. Например, выбрать как минимум три звезды с азимутами между ними около 120°. Величина наклонения горизонта, как известно, от 0° до 360° по горизонту одинакова.[59] Следовательно, при прокладке линий положения судна, без учёта поправки на наклонение горизонта, появится обязательно треугольник погрешности, при идеально взятых высотах небесных святил, в каждой стороне — на величину неучтённого наклонения. Реальное положение судна будет внутри такого треугольника погрешности.

Не приглашая остальных штурманов к вечерним навигационным сумеркам, старпом решил самостоятельно проделать указанным способом астрономическое определение места судна. Результат оказался весьма удручающим — мы находимся вблизи отмели Фарасан.

Вахтенному третьему помощнику старпом дал указание включить немедленно эхолот — это своего рода гидролокатор, так как по традиционному маршруту по середине Красного моря вдоль жёлоба глубины составляют до 1000 метров. В нашем случае эхолот показал «120 метров», чуть позже «100 метров», потом «80 метров», т. е. глубины пошли достаточно быстро на уменьшение.

В это время весь экипаж уже находился в столовой команды за просмотром очередного кинофильма, в большом количестве выданных нам в рейс. С невозмутимым спокойствием капитан по телефону ответил на ходовой мостик: если опасно, пусть изменят курс на 10° вправо и продолжат следить за глубинами, если глубины не будут увеличиваться, то надлежит несколько увеличить отворот вправо. На мостик он не стал подниматься, а все эти маневры с отворотами вправо, до момента увеличения глубин, проконтролировал на ходовом мостике старший помощник.

Позже, когда появился, наконец, спасительный для нас маяк Джебель-эт-Таир, обратной прокладкой мы убедились, что прошли по самому краю отмели Фарасан. Этот вывод весьма озадачил нас всех, имея в виду штурманов, которые без излишних вопросов стали теперь внимательно прислушиваться ко всем замечаниям старпома, касающихся вопросов судовождения.

Боцман судна А. Логвиненко в свободной беседе со старшим помощником, ещё в Туапсе, высказал пожелание судовой команды, чтобы по понедельникам судовой повар В. Чаковский, когда в меню предусмотрена на завтрак селёдка с отварной картошкой, выдавал на столы также зелёный лук в перьях — благо на рынке здесь любой зелени было предостаточно. Это

пожелание было выполнено тогда, конечно, без промедлений — сделаны закупки на рынке.

Однако, учитывая опыт хранения лука и возможности его прорастания, некоторые моряки, как известно, заводили иногда в каютах по полочке у своего светового окна свой персональный «огород» — выращивание в баночках с водой зелёного лука в перьях. А почему бы не обеспечить команду зелёным луком и в нашем дальнем рейсе? Обсудив этот вопрос с боцманом и судовым доктором В. Бондаренко, решили проделать сельскохозяйственный эксперимент. Через агентство «Трансфлот» в порту Туапсе заказали грузовую машину для доставки на борт судна около одной тонны чернозёма. Была откомандирована пара матросов со штыковыми лопатами в загородный лес для погрузки чернозёма. А из сепарационного материала, подаваемого в трюма для изготовления клеткования на деке, отобрали доски для последующего изготовления в рейсе продольных плоских ящиков под засыпку чернозёма — своего рода грядки для лука. Всего было изготовлено 6 ящиков, которые разместили под левым крылом ходового мостика на палубе у каюты старпома. Места было предостаточно. От ветра и дождей прикрытое, а со стороны кормы — свободный доступ световых лучей от солнца. При выборе места правый борт оставался свободным, так как здесь иногда загорал или делал зарядку сам капитан — «святое» место.

Как показала практика нашего сельскохозяйственного эксперимента по выращиванию петрушки (в 6-м ящике), таковая оказалась бесперспективной. Зато в остальных пяти ящиках грядки с луком давали прекрасный урожай зелёных перьев, которые в каждый понедельник судовой доктор подщипывала подросшие побеги к утреннему столу под селёдку. Валентина Ивановна, судовой врач, участница ВОВ, солидного возраста, работала ранее в поликлинике моряков, а перед пенсией вышла в последний свой загранрейс. Она оказалась опытным огородником. Самостоятельно вызвалась обслуживать наши грядки, управляясь с поливальной лейкой, которую изготовил для неё боцман Анатолий Лаврентьевич. Зелёный лук — это витамины, необходимые для предотвращения появления у моряков цинги. Поэтому судовой доктор осуществляла своей заботой о зелёном луке своего рода профилактическую медицинскую работу. Со своими прямыми обязанностями, как доктор, она справлялась превосходно и пользовалась общим уважением.

Без происшествий прошли Баб-эль-Мандебский пролив и вышли в Аденский залив. Приближался выход на просторы Индийского океана — за мысом Гвардафуй и островом Сокотра. К

этому времени уже в полную силу тогда начал «работать» SW — муссон, о котором хорошо осведомлены все моряки, пересекавшие когда-либо в это время Индийский океан.

После плавания по Средиземному морю выход в океан судоводителям представляется как переход в другое состояние — словно из жидкости в лёд. Счисление, отражающее продвижение судна, осуществляется по сеткам, где долгота всех меридианов проставляется каждый раз карандашом самостоятельно вахтенным штурманом. Бескрайние просторы, окружающие судно не один день, невольно оказывают тягостное влияние на душевное состояние: если вдруг что-то случиться с судном, кто окажет помощь в этом бесконечном царстве Нептуна? Такие вопросы обычно возникают только при первых выходах в океан, а с появлением систем GPS[60], позволяющих следить за координатами судна в непрерывном режиме, превратили штурмана вообще в обыденного вахтенного наблюдателя. Поэтому всяких опасений в вопросах судовождения стало кардинально меньше. В наши былые времена работа судоводителей в этом отношении была значительно трудней.

С учётом предстоящих штурманских забот при плавании в океане старпом пригласил на ходовой мостик всех штурманов для астрономического определения места судна, когда мы следовали в Аденском заливе и ещё были надёжные определения положений судна по береговым объектам. Можно будет каждому штурману сравнить свои результаты астрономических наблюдений с реальным положением судна. Эту штурманскую проверку старпом организовал без указаний капитана. После сбора всех штурманов он сделал краткое наставление:

— Поворот у рифа Абу-эль-Казан и наши отвороты вправо от отмелей Фарасан показали, что нам с вами следует в судовождении надеяться исключительно на самих себя. Няньки нет и не будет. Поэтому сейчас секстанты в руки и прошу выдать ваши точки определения по звёздам положения нашего судна.

После значительного времени астрономических расчётов появились, наконец, результаты штурманских наблюдений. У второго помощника где-то более 10 миль впереди, у третьего помощника около 15 миль в стороне и сзади, а у четвёртого помощника наше «положение» оказалось почему-то в горах Эфиопии. Последний, смеясь, доложил, что его точка оказалась самой надёжной, никуда ветром и течением судно не будет снесено.

Результаты прокомментировал старпом:

— Мало радости, чтобы смеяться. Ну и что вы прикажите нам делать при такой точности определений? Нам ведь предстоит

пройти почти половину земного шара и обеспечить ***безаварийное плавание!*** Прошу каждого приступить к астрономическим определениям на своих вахтах самостоятельно без напоминаний — по солнцу либо вне вахты в навигационные сумерки по звёздам. Отрабатывайте прежде всего точность взятия именно высот навигационных светил. Лучше всего в паре с другим штурманом — для контроля взятой высоты.

При проверке правильности астрономических расчётов у второго помощника выяснилось наличие постоянной ошибки при прокладке линий положения на светило или от светила в зависимости от знака невязки «+» или «—». Второй помощник предпочитал использовать для расчётов таблицы ВАС-58, а все остальные штурманы — таблицы ТВА-57.

Для себя старпом сделал вывод: капитан В. Землянов был прав, усомнившись в надёжности штурманов т/х «Долматово». Придётся подстраховывать, вероятно, каждого из них. Капитан Л. Сукорцев оказался к тому же слабой опорой для обеспечения безаварийности нашего рейса. Это стало теперь вполне очевидным всем нашим штурманам.

Переходы судов по Индийскому океану принято условно разделять на два возможных варианта — на суда с нормальными машинами и на суда со слабыми машинами. К последним, безусловно, относился и наш т/х «Долматово». Согласно рекомендациям руководства «Океанские пути мира» нам следовало при проходе мыса Гвардафуй лечь на курс 120°, ведущий непосредственно на экваториальный проход (1500 миль), имея прямо по носу остров Фуа-Мулаку. При пересечении экватора надлежало потом лечь на курс 90° для прохода между атоллами Мальдивской гряды и далее следовать курсом 100° на Зондский пролив (960 миль).

Однако, используя своё капитанское право на выбор генеральных курсов судна, Лев Дмитриевич Сукорцев назначил нам при проходе острова Сокотра лечь на курс 86°, который приводил к огибанию Мальдивских островов в северной части. А далее вдоль побережья Индии и острова Цейлон (с 1972 года этот остров именуется Шри-Ланка) надлежало следовать к Малаккскому проливу.

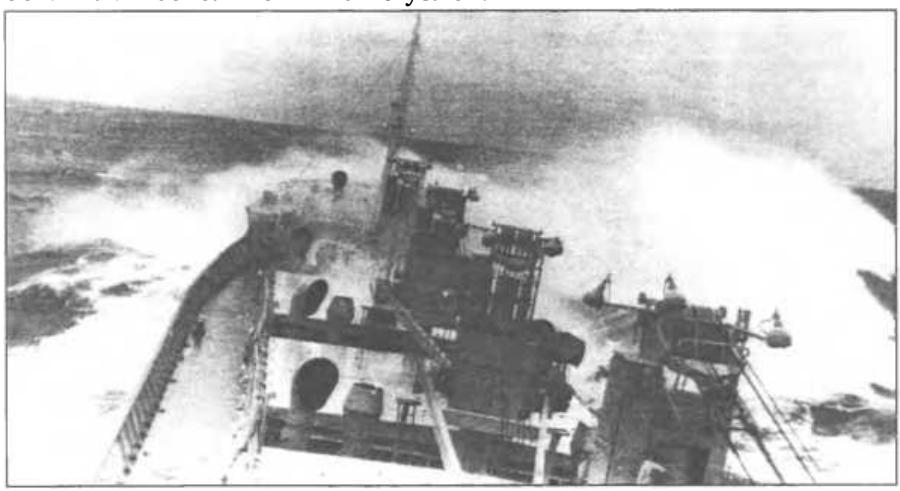
Свой выбор капитан пояснил нам следующим:

— в начальный период прикроемся от SW-муссона островом Сокотра;

— на переходе океаном до Мальдивской гряды волновой фронт будет под курсовым углом 135° правого борта, что позволит существенно снизить влияние волн на скорость нашего достаточно тихоходного судна;

— при дальнейшем изменении курса судна, после прохода Мальдивской гряды, сможем прикрыться от SW-муссона частично этими же островами.

По рекомендованному пути, до входа в Зондский пролив, расстояние составляло 2460 миль, а по выбранному нашим капитаном маршруту, до входа в Малаккский пролив, — 2880 миль. Как показала практика, прикрыться Мальдивской грядой не удалось, около 12 суток пришлось «болтаться», как на качелях. Ни спать, ни есть нормально мы не смогли вплоть до входа в Малаккский пролив. Средняя скорость при этом на всём переходе составила несколько ниже 10 узлов.



Померкли прелести
Заморских стран,
Лишь стонет корпуса металл —
Двенадцать дней Индийский океан
Ни спать, ни есть нам не давал.

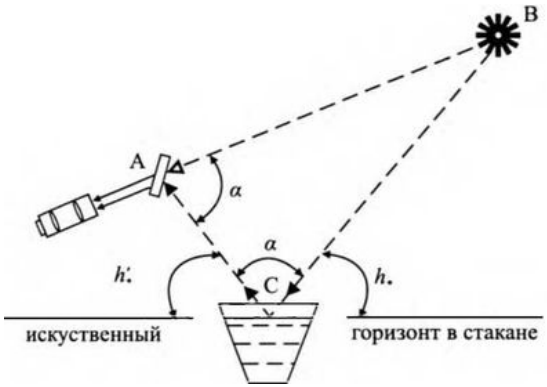
В случае следования рекомендованным курсом согласно «Океанским путям мира» на первом участке, после прохода мыса Гвардафуй, когда волнение от SW-муссона окажется всего на курсовом угле 100° правого борта, скорость судна существенно упадёт, вероятнее всего до 8 узлов, но не более. При этом, как показала дальнейшая практика (т/х «Донской») на этом участке SW-муссон свирепствует ориентировочно только на половине пути, который прилегает к африканскому берегу. Дальше, в экваториальной зоне, до Зондского пролива можно следовать полным ходом, так как волнение отсутствует. В результате переход от мыса Гвардафуй до входа в Зондский пролив составил

бы всего не более 10 суток, и средняя скорость на переходе была бы не менее 10,3 узла. А значит на первом участке, на курсе 120°, пребывание экипажа в шторме было бы затруднительным всего 4 суток, а нам реально пришлось «болтаться» почти 12 суток, потеряв при этом около двух суток ходового времени.

Далее, до встречи обоих курсов в районе к востоку от Сингапура, расстояния от входа в Малаккский пролив и от входа в Зондский пролив практически одинаковы. Следовательно, рекомендованный курс судна согласно «Океанским путям мира», оказывается, был экономически более выгодным.

Таких сравнительных расчётов капитан Л.Д. Сукорцев, конечно, тогда не проводил, хотя о возможности перехода через Индийский океан, используя экваториальный проход, наши штурманы ему подсказывали. Недоставало, вероятно, при этом у нас у всех солидного штурманского авторитета.

В процессе перехода через Индийский океан определить в штормовых условиях положение судна астрономическим методом никак не удавалось — отсутствовала нормальная видимость видимого горизонта и значительно мешала, разумеется, постоянная «болтанка» судна. Поэтому, стоя на вахте, старпом перебирал в памяти возможные варианты для уточнения положения судна в этих экстремальных условиях. Вспомнились лекции по «Мореходной астрономии» в училище, когда преподаватель кратко упомянул о возможности применения искусственного горизонта. Набросав тотчас небольшой чертёж, я получил для себя достаточно простой вывод, а именно — см. рисунок:



α - измеренный угол светила секстантом;

$h_.$ - действительная высота светила;

$$h_. = h'_. = \frac{180° - \alpha}{2};$$

так как:

$h'_. = h_.$; (угол падения равен углу отражения);

∠BAC = ∠BCA (AB = BC; треугольник ABC - равнобедренный);

Налив воды в стакан, поставил его на край открытого окна и попытался секстантом «поймать» солнце с помощью искусственного горизонта в этом стакане. Как помнится, преподаватель астрономии тогда на лекции упомянул, что лучше всего в таких случаях использовать противень с налитым машинным маслом, при спокойном положении, разумеется, самого противня. Поэтому моё апробирование такого метода оказалось неудачным. Более того, при очередном резком броске судна набежавшей волной стакан с водой полетел вниз. Пришлось послать вахтенного матроса подобрать с палубы стёкла разбитого стакана, чтобы кто-то из экипажа не получил случайно травму ноги.

Впереди надстройки, перед ходовым мостиком, внизу находилась деревянная палуба, расстояние от которой до нашего открытого окна было около 6 метров. Каково же было удивление, когда вахтенный матрос вернулся с целым стаканом, который, оказывается, не разбился. Как этот стакан «приземлился» на деревянную палубу не разбившись, трудно себе представить, но как известно чудес на свете не бывает даже при таких необычных случаях. А этот факт для нас так и остался непонятным.

Штормовые условия плавания влияют на каждого члена экипажа — одни не могут даже смотреть на еду, страдая от морской болезни, другие, наоборот, проявляют повышенный аппетит. У одних появляются головные боли, а другие не могут нормально двигаться, предпочитая сохранять горизонтальное положение в койке. При этом, разумеется, все страдают от недосыпания, находясь большую часть времени в период отдыха в полузабытье.

Как-то на ходовом мостике третий помощник поделился своим опытом, как не вылететь из койки в период наиболее резких бросков судна при встрече с «девятым» валом. Заполучив

по его просьбе от боцмана мягкий шнур от списанного линеметательного аппарата, он применил «шнуровку» в своей койке, пытаясь под этой импровизированной сеткой спокойно уснуть. Конечно, такой способ никто потом не одобрил, посчитав его даже опасным.

Позже, когда уже я стал капитаном на т/х «Фирюза», мне довелось услышать своего рода жалобу от первого помощника А.В. Федотова. Дело заключалось в том, что в период шторма, когда помполит принимал горизонтальное положение в койке, пережидая морскую болезнь, к нему в каюту заходили поочерёдно некоторые члены экипажа поинтересоваться его самочувствием и по другим зачастую «никчёмным» вопросам. После ухода некоторых из них первый помощник вдруг начинал слышать, как под его койкой где-то перекатывается и гремит металлический шарик от судового походного бильярда: «тур-р-р» в одну сторону, потом «тур-р-р» в другую сторону. Приходилось вставать, лазить под койкой, вылавливая этот злополучный шарик, чтобы его спрятать потом где-нибудь во избежание громыхания. Под конец шторма все шарики от нашего бильярда непонятным образом оказывались в каюте А.В. Федотова. После таких, хоть и незлобных, шуток Александр Васильевич предупредил своих друзей — старшего помощника и судового доктора, что в период шторма при их приходе в каюту он будет проверять у каждого из них карманы — с шариком они или нет?

В нашем случае в результате «болтанки» в течение 12 суток, уже было ни до каких-то шуток. Все измотались, устав чрезмерно. Поэтому при входе т/х «Долматово» в Малаккский пролив на судне установилась всеобщая тишина. Отстояв вахту, каждый из моряков тут же спешил в койку отсыпаться. Так в течение двух суток никаких игр в нарды или настольный теннис после вахт не проводилось, даже просмотры кинофильмов в эти дни, как и в период шторма, не осуществляли.

По истечении двух суток на кормовой палубе, отдохнув и выспавшись, стали собираться после ужина, как обычно, свободные члены экипажа. Смех, шутки и музыка из магнитофонов привлекли, вероятно, группу дельфинов, которые стали проделывать перед экипажем, провожая судно рядом с кормой, свои фокусы в виде сальто-мортале. То один, то другой показывают своё мастерство, переворачиваясь в воздухе. Потом вылетел из воды небольшой дельфинёнок и попытался сделать такое же сальто, но его переворот оказался неудачным, и он всем телом шлёпнулся об воду. На корме раздался дружный смех — эх ты, неумеха! Однако этот дельфинёнок тут же развернулся и, разогнавшись как следует, снова проделал сальто. Переворот в

воздухе у него получился. Надо было видеть его мордашку, когда он вынырнул и повернулся к экипажу, мотая головой, — ну что видели, ведь я не хуже других! Его успех вызвал аплодисменты — как никак, а морякам была приятна забава.

После прохода Малаккского пролива наше судно последовало в Южнокитайское море, через которое обычно проходят на континент тайфуны[61] из океана. Движение тайфунов в начальный период происходит по законам гироскопа, их обычная реакция на приложенную силу — уклонение оси гироскопа в сторону под 90˚. Эту закономерность нам продемонстрировали в училище при изучении навигационных приборов, гирокомпасов.

Как известно, гироскоп, а в данном случае тайфун, стремится сохранить неподвижным своё положение в мировом пространстве. В результате вращения земли появляется кажущееся движение тайфуна — с востока на запад. Под действием сил трения о земную поверхность возникает сила, отклоняющая тайфун в сторону под 90˚, т. е. на север. По мере ослабления вращения тайфуна ослабевают силы, удерживающие вихрь неподвижным в мировом пространстве. Кажущееся его движение переходит к видимой остановке, а затем постепенно начинается движение в обратную сторону, т. е. с запада на восток. Так как с изменением широты места появилось воздействие Кориолисового ускорения[62], и тайфун, разгоняясь, смещается в результате быстрее вращения земли — проходит на северо-восток через Японские острова и далее перемещается вдоль Камчатки, окончательно распадаясь в Беринговом море, где-то там у Алеутских островов.

При нашем пересечении Южно-китайского моря погода нам благоприятствовала. Вероятно, в морской канцелярии Нептуна нам были засчитаны те нелегкие штормовые мили в Индийском океане под воздействием SW-муссона, потрепавшего нас в полную силу. Экипаж наслаждался теперь тропическим солнцем, отдыхал, рейс проходил без каких-либо происшествий.

В своё время в мореходке нам был показан художественный фильм «Чрезвычайное происшествие», в котором советский танкер (в основу сюжета легли реальные события с танкером «Туапсе») был захвачен чанкайшистами на расстоянии около 125 миль от острова Тайвань. Более года члены экипажа томились в застенках у этих бандитов, подвергших экипаж пыткам и издевательствам. Наряду с этим в фильме имеется любовная сцена — как самый молодой матрос влюбился в китаянку.

После высвобождения из плена в Седовку были приняты без вступительных экзаменов по ходатайству капитана танкера Виталия Калинина, выпускника так же нашей мореходки, три

члена из его экипажа. Небесный — на судомеханическое отделение, Мирошник и Фёдоров — на судоводительское отделение. В нашу роту попал самый молодой из них матрос Фёдоров, о котором якобы в фильме показана любовная сцена.

Однажды, готовясь к очередному увольнению, в гладилке мы случайно с ним оказались вдвоём, разутюживая свои морские брюки — «клеша» и фланельки. Не удержавшись от любопытства, задал ему по-дружески вопрос:

— А правда ли, что у тебя были какие-то отношения с китаянкой?

Рассмеявшись, Фёдоров тут же ответил:

— Да это полная выдумка режиссера фильма, ничего даже близко к этому не было, тогда, как говорится, было не до жиру — быть бы живу…

Все эти ребята с успехом закончили Седовку. Небесный стал старшим механиком в Черноморском пароходстве, Мирошник — сменным капитаном в Одесском портофлоте, а всеобщий любимец наших курсантов Фёдоров стал капитаном крупнотоннажного сухогруза «Капитан Кадетский».

После указанного разбоя с танкером «Туапсе» прислужниками Чан Кайши по всем советским судам прошла рекомендация Службы мореплавания ММФ — стараться огибать остров Тайвань за пределами 200 миль. Поэтому наш т/х «Долматово» с подходом к островам Бабуян, вблизи северной оконечности Филлипин, сразу же уклонился через пролив Лусон в Тихий океан. Благо, что наш порт назначения, как сообщил вскоре согласно своему обещанию наш диспетчер, номинирован был на тихоокеанском побережье — столица Японии, Токио. Переход по океану вдоль группы островов Рюкю и островов Дайта не вызвал никаких затруднений. На траверзе острова Бородино мы легли прямым курсом на Токийский залив.

Проходя в этом районе, мне невольно вспомнился школьный случай на уроке географии, когда преподаватель Раиса Максимовна Дьяченко за незнание, где протекает тёплое течение Куросиво, «влепила» тогда мне в классный журнал двойку. Теперь приходится реально знакомиться с этим течением, протекающим от филиппинских островов вдоль Японии к NO, и уже не до тех шуток — отговорок, что были высказаны тогда после получения двойки: «Как некрасиво не знать Куросиво!» Все навигационные руководства и лоции приходится теперь штудировать основательно — сама жизнь стала экзаменатором. А это уже гораздо серьёзней, чем та случайная двойка.

На подходе к порту Токио приняли японского лоцмана, который тут же проинструктировал нас, что необходимо

расклепать якорную цепь и приготовить соединительную скобу, для закрепления на швартовой бочке в порту нашей якорной цепи. Таково, дескать, правило порта. С кормы потом надлежит подать надёжные швартовные концы на другую бочку для предотвращения разворотов судна вокруг первой основной бочки при изменениях направлений ветра. Задание для нас крайне необычное. Расклёпывание и соединение якорных цепей — это у нас на южном бассейне, обычно, заводская работа. А сейчас необходимо было с этим справиться нашему экипажу за короткий период следования к месту швартовки.

Капитан Лев Дмитриевич без каких-либо эмоций дал задание старшему помощнику спуститься на бак и лично руководить выполнением указанных требований лоцмана. Пришлось исполнять поставленную задачу. Наиболее сложным моментом в этой процедуре было вываливание якоря из клюза и перенос его в сторону на несколько метров — для свободного прохода основной якорной цепи на швартовную бочку. В связи с отсутствием каких-либо страхующих средств (понтона и т. п.), так как вся операция совершалась на ходу, следовало провести весьма чётко все промежуточные операции с учётом веса якоря и цепи — во избежание обрыва тросов и потери якоря.

В связи с беспрекословным выполнением швартовной командой всех указаний старпома, без вмешательства боцмана и других всё знающих «советчиков», эта достаточно сложная операция была завершена успешно и в короткое время. Для выплавления свинца из соединительной скобы Кентера был приглашён на бак четвёртый механик с паяльной лампой. Доложив на мостик о завершении работ по подготовке якорной цепи к швартовке на бочку, старший помощник далее отправился на своё традиционное место на ходовой мостик, к машинному телеграфу, согласно авральному расписанию по швартовке.

Позже мы поинтересовались об указанной процедуре у дальневосточных моряков, которые подтвердили, что аналогичные требования предъявляются и к их судам. Однако, избегая авральных работ, как это произошло на т/х «Долматово», дальневосточные суда, посещающие Японию, приспособились — иметь заранее на баке одну дополнительную смычку цепи якорного калибра, закреплённую надёжно на палубе за обух скобой, которая вторым концом подаётся затем, с тросом через брашпиль, на швартовную бочку. При этом якорь приспускают только до воды, освобождая окно в якорном клюзе, и никаких расклёпываний цепи не производят. Разумно и просто — лучше не придумаешь!

Оформление прихода судна портовыми властями, после

окончания постановки т/х «Долматово» на швартовные бочки, производилось по обычной схеме в кают-компании. Карантинные врачи, таможенники и полиция, как обычно, задавали интересующие их вопросы при заполнении приходных деклараций.

Следует отметить, что среди моряков, а от них и в портовых комиссиях, английский язык обычно используется по-морскому — несколько упрощённо в произношении против оригинала. Допускаются также в обиходе при этом частое использование общепринятых морских сокращений, к примеру: ETA — «Expected Time of Arrival» (ориентировочное время прибытия), EM/PM — «Enter/Past Meridian» (до/после полудня), WP — «Weather Permission» (если погода позволит) и т. д. В этом отношении у японских представителей в портовых комиссиях, как подтвердили и наши последующие наблюдения, с произношением английских слов была своего рода «напруга» — вероятно сказывалась существенная самобытность их японского языка. В первый наш приход, в порт Токио, представитель полиции вообще предпринял, например, свой необычный вариант общения. Чтобы не мучиться с произношением английского, он указывал письменной ручкой на его вопросы, записанные по-английски в походном блокноте.

К сожалению, и наш капитан Л.Д. Сукорцев, что касается английского языка, испытывал значительные трудности. В этой связи он предложил всем нашим штурманам участвовать вместе с ним в изучении английского языка по учебнику, который он захватил с собой в рейс вместе с пластинками. Эти занятия начали с повторения азов — «Lesson one» (первый урок). Через несколько дней вновь общее занятие по английскому языку. Капитан предложил опять: необходимо закрепить пройденный материал, поэтому прослушаем снова «Lesson one». После третьего занятия, на котором снова было предложено закрепить «Lesson one», общая штурманская группа обучающихся под различными предлогами распалась. При этом было высказано мнение, что индивидуально изучать английский язык будет более эффективно. Капитан не возразил такому нашему подходу, однако задал вопрос: «А как же при индивидуальном обучении вы сможете прослушивать без проигрывателя прилагаемые к учебнику звуковые пластинки?» Действительно, проигрыватель был только в каюте капитана. Но это уже было мало убедительным, так как ещё долго звучал в ушах у каждого из нас протяжный голос преподавателя из пластинки «Lesson one»…

После нашего большого перехода, по заявке старшего механика, вручили через судового агента письмо капитану порта

о необходимости профилактического ремонта главного двигателя в период стоянки под выгрузкой на швартовных бочках. Разрешение было получено, и машинная команда тут же приступила к разборке главного двигателя. К утру следующего дня, когда выгрузка судна вообще ещё не была начата, получили от агента срочный нотис из конторы Капитана порта: «Быть готовыми с прибытием лоцмана к выходу из порта в Токийский залив для штормования в связи с подходом тихоокеанского циклона…»

Пришлось вновь аврально собирать главный двигатель и готовить судно к отходу в залив. Как на вулкане — стой здесь, беги туда!

Согласно навигационным пособиям ознакомились со штурманским составом с характером направлений ветра при проходе циклонов в Северном полушарии:

— если ветер не меняется по направлению и в начальный период «работает» от S, то циклон движется прямо на нас;

— если ветер, после определённого затишья (в результате прохода центра циклона, называемого моряками также «глазом бури») изменяет своё направление и потом начинает постоянно «работать» от N, то циклон движется теперь уже прямо от нас.

В обоих случаях, при проходе циклона к северу от нас или к югу от нас, направление ветра будет изменяться против часовой стрелки. Для установления, где же находится центр проходящего циклона, морякам служит простое правило, а именно:

— ветер изменяется от SW направлений на NW четверть, центр циклона находится к северу от нас;

— ветер изменяется от SO направлений на NO четверть, центр циклона находится к югу от нас.

Учитывая, что изменение направления ветра в нашем случае в процессе прохода циклона будет либо отсутствовать (как в первой, так и во второй половине циклона) или будет всё время меняться только против часовой стрелки, поэтому было принято решение при постановке на якорь т/х «Долматово» задействовать в период прохода циклона комбинированный вариант с использованием обоих якорей:

— правый якорь будет «основным» с длиной якорь-цепи до 10 смычек;

— левый якорь будет вспомогательным с длиной якорь-цепи около 2–3 смычек (в зависимости от глубины моря).

В зависимости от действительной погоды, во избежание дрейфа на обоих якорях, была запланирована дополнительная подработка главным двигателем на передний ход в продолжительном режиме.

Свои соображения старпом изложил потом штурманам в деталях, с изображением линий ветров циклона на бумаге. Капитан Лев Дмитриевич в эти рассуждения старпома не стал вникать, посчитав их обычным занятием со штурманским составом. При реальном использовании принятых выше решений по постановке т/х «Долматово» на оба якоря, капитан также не стал вмешиваться.

Следует заметить, что использование «вспомогательного» второго якоря, конечно, не обеспечивает существенно дополнительную держащую силу к основному якорю, однако при его наличии движение судна из стороны в сторону под давлением ветра уменьшается за счёт волочения по грунту второго якоря. При этом, разумеется, надлежит следить за действием ветра во избежание последовательных разворотов судна на все 360° и закручивания цепей (например, при регулярной сменяемости морских бризов ночью — с берега, днём — с моря).

В нашем случае при прохождении циклона, когда ветер по направлению будет меняться устойчиво, всё время против часовой стрелки, угрозы закручивания якорных цепей не существует.

Позже при моей работе капитаном на т/х «Василий Белоконенко», где старшим помощником был пониженный в должности (за какие-то погрешности в продуктовых отчётах) бывший капитан г-н Бондарев Б.Т., между прочим, с высшим образованием. Несмотря на моё поручение следить за направлением ветра и подбирать при необходимости якорь-цепь «вспомогательного якоря», отнёсся к этому без должного внимания. В результате продолжительной стоянки на рейде Батуми якорные цепи многократно перекрутились. С большим трудом потом удалось их раскрутить, пригласив на помощь портовый буксир.

Однако абсолютное игнорирование применения «вспомогательного» якоря может также привести к плачевному результату. Так значительно позже на т/х «Самбор», где капитаном был г-н Омельчак, когда судно отстаивалось от непогоды на якоре у острова Лесбос, в Эгейском море, на вахте на мостике находился молодой 3-й помощник, сын капитана. О работе этого молодого штурмана капитан ходатайствовал в своё время перед управляющей фирмой, чтоб под его капитанским надзором сын совершенствовал свои судоводительские навыки.

В это время капитан после штормового перехода отдыхал в каюте. «Сынуля» нёс вахту, без всякого беспокойства наблюдая, как порывы ветра с гор острова Лесбос швыряют судно, стоящее на якоре, то в одну, то в другую сторону. В результате одного из

наиболее сильных бросков якорь-цепь оборвалась. Вполне понятно, что использование в таком случае «вспомогательного» второго якоря, волокущегося по грунту, было бы просто необходимым.

Возвращаясь к нашему случаю в порту Токио, следует отметить, что портовый лоцман прибыл для вывода судна на рейд весьма скоро после нотиса вместе с двумя буксирами. Машинная команда при этом продолжала в спешке собирать главный двигатель. Со швартовных бочек снялись без соединения смычек правой якорной цепи и втягивания правого якоря в клюз. Портовые буксиры вытащили т/х «Долматово» в таком состоянии за подходной канал, и судно было поставлено временно на левый якорь, до окончания сборки главного двигателя. После этого надо было сняться в Токийский залив для штормования в ожидании прохода тихоокеанского циклона.

На вахте третьего помощника, ближе к полуночи, закончили сборку главного двигателя. К этому времени уже правый якорь был взят в клюз. Сразу после ухода лоцмана палубная команда, используя оставшуюся часть светлого времени суток под управлением старпома по авралу занималась снятием крепёжной скобы, подаваемой на бочку, и соединением скобой Кентера якорных смычек для приведения всей цепи вновь в нормальное положение. После этих работ аврал по отшвартовке и сборке правой якорной цепи был закончен.

Старший помощник устало растянулся потом на диване в рабочем салоне своей каюты и задремал. Проспал, вероятно, более двух часов. Проснулся от равномерной вибрации корпуса в результате работы главного двигателя. Значит, уже снялись с якоря и пошли в Токийский залив для выхода в намеченный район штормования. Через некоторое время вибрация прекратилась, а затем несколько раз она возникала вновь, но уже с большей силой. По звуку было понятно, что машина отрабатывает на задний ход. Что там творится на ходовом мостике? Надо немедленно подняться туда. Необычность манёвров с реверсами серьёзно встревожили старпома и эта тревога оказалась не напрасной.

На ходовом мостике находились капитан и вахтенный штурман. Оказывается, после сообщения о готовности к работе главного двигателя капитан решил самостоятельно перейти от подходного канала, ведущего в порт, к месту штормования, которое порекомендовал нам японский лоцман. Переход небольшой — всего около 10 миль. Поэтому, не ожидая, когда запущенный гирокомпас придёт в меридиан, опасаясь приближающегося циклона, Лев Дмитриевич решил ориентируясь

только по буям, которых немало по заливу, перейти побыстрее к обозначенному месту.

За период перехода с Чёрного моря и в связи с изменением широты места девиация магнитных компасов изменилась существенно. Поэтому, снявшись с якоря, вахтенный штурман не имел чётких определений места нашего судна в процессе начатого движения. Простота перехода, вероятно, подкупила капитана.

В результате по истечении некоторого промежутка времени после начала движения судно вдруг остановилось, получив небольшой крен около 6° на правый борт. Боцман доложил с бака, что услышал шелест от касания грунта. Явно, что судно попало на мель. Последовавшая за этим отработка на задний ход привела к небольшому движению судна назад, с исчезновением дополнительного крена на правый борт. Однако судно вскоре вновь остановилось. После остановки движения, работу двигателя перевели в положение «Стоп». Переговорив со старшим механиком, реверс на задний ход решили довести до полного хода. К положительному результату он, к сожалению, также не привёл. Снова появился дополнительный крен на правый борт около 5°. В таком состоянии старший помощник обнаружил результаты этих необычных реверсов, когда поднялся на ходовой мостик. Стали разбираться с создавшейся ситуацией: впереди мель — судно идти вперёд не может, на заднем ходу — также двигаться не в состоянии. Что же делать? Вызывать спасателей? В то время, когда ветер приближающегося циклона уже стал нарастать.

В этом положении, находясь на мели, встреча т/х «Долматово» с циклоном легко может привести к поломке судна. Такой вариант аварийной остойчивости и прочности судна на лекциях в училище нам подробно осветил в своё время начальник училища г-н Юрков Н.А. Особую опасность такого состояния судна и все другие штурманы прекрасно знают. Более того, при подходе к порту Токио, на одной из отмелей мы встретили половинку судна, переломленного, вероятно, в шторм.

В этой критической ситуации для всех нас старший помощник подошёл к путевой карте на штурманском столе и невольно выругался мысленно в адрес капитана, рассматривая на карте район нашего «плавания»:

— Ну, куда же тебя, старого, черти занесли?

Точка положения судна на левом якоре рядом с входом в подходной канал — была сто процентов надёжная. Далее, снимаясь с якоря, капитан, вероятно, полагал, развернувшись через правый борт в сторону места штормования, что сможет

увидеть белый осевой буй вблизи предстоящего курса нашего движения. Но этого, как видим, не достигли. Почему?

Рассматривая детально карту, недалеко от подходного канала обнаружил район свалки грунта (экономные японцы далеко возить свальный грунт не пожелали). Эта свалка, оказывается, была ограждена также белым буем. Конечно, ни капитан, ни вахтенный штурман не обратили внимания на общеизвестные характеристики проблесков этих буёв, а весьма зря.

После ремонта главного двигателя судовые механики в начальный период «крутили» обороты гребного винта едва-едва, проверяя все параметры нормальности работы двигателя. Поэтому судно описало огромную циркуляцию через правый борт. Капитан увидел, наконец, белый проблесковый буй на свалке и принял его за осевой буй в направлении предстоящего курса нашего движения. До него ещё надлежало реально продолжить циркуляцию судна. Лев Дмитриевич скомандовал рулевому: «Так держать! Заметьте курс по магнитному компасу». В результате этого т/х «Долматово» последовал прямым курсом на свалку.

Закончив на этом свой анализ, старший помощник подошёл к капитану и посоветовал выполнить следующий маневр:

— Нам следует переложить сейчас руль право на борт и «врубить» самый полный ход вперёд. При этом мы должны наверняка выйти на чистую воду.

Других вариантов у капитана не было, и он полностью исполнил эту полученную рекомендацию. Действительно, судно сползло тут же с мели и мы легли уже другим курсом к месту штормования.

После выхода на чистую воду я пригласил капитана к путевой карте и в увеличенном изображении начертил на карте наш вероятный путь движения на циркуляции. На отдельном листке изобразил вероятную нашу посадку на грунт на самой свалке, когда, уклоняясь кормой на заднем ходу влево, мы сами снова «влезли» на свалку, в то время как нос судна оставался уже на чистой воде.

Капитан Лев Дмитриевич взял со стола резинку и самостоятельно убрал все мои графические «эскизы» по этому событию:

— Не надо об этом кого-либо информировать, в том числе и наших штурманов.

Старший помощник не стал возражать. К этому моменту уже вошёл в меридиан гирокомпас и мы тут же получили надёжные точки нашего положения при переходе к месту штормования. Постановку на два якоря провели по запланированной выше схеме. После полуночи начал значительно нарастать ветер

приближающегося циклона.

На вахте старшего помощника, пред рассветом, началось, как говорится, настоящее светопреставление. Дождь и ветер, такой невероятной силы, что казалось вихрь готов сорвать и унести всё, что находится незакреплённым. Якоря надёжно удерживали судно, а главный двигатель чуть больше малого хода постоянно подрабатывал на передний ход, помогая якорям удерживать судно без дрейфа. В этой ситуации выход на главную палубу для всего экипажа был запрещён. Старпом остерегался допустить даже выход вахтенного матроса на крыло ходового мостика. Центр циклона проходил вблизи нас. В результате предпринятых мер отштормовали мы без приключений. Таких диких ветров, к счастью, мне больше встречать в своей практике не пришлось.

Пролетел тихоокеанский циклон, как будто его и не было, погода установилась прекрасной. Снова т/х «Долматово» был поставлен под выгрузку на швартовные бочки с расклёпыванием правой якорной цепи. Вероятно, японский получатель груза был чрезмерным «экономистом» — не пожелал использовать портовый плавкран, а довольствовался бесплатно судовыми грузовыми кранами. Поэтому в трюмы были направлены японские женские бригады, которые укладывали на грузовые брезентовые сетки тяжёлые чушки чугуна. По две женщины на одну чушку весом каждая около 25 кг. Далее для подъёма набранной горки чугуна подключался уже судовой грузовой кран, подавая грузовую сетку с чугуном на баржу у борта.

Такая картина поразила всех наших моряков. Позже первый помощник Павел Иванович Хороших на очередной политинформации для экипажа отметил, что использование на тяжёлых работах женского труда, особенно этих японских «игрушечных» женщин, — это контрасты безжалостного капитализма. В наших портах женских грузовых бригад, конечно, уже нигде не было и в помине (такое можно было бы встретить исключительно только в военное время). А здесь — Япония, мирное время, цивилизованная страна, со своими достижениями и прелестями. Странная, однако, эта страна: чай пьют холодным, а рисовую водку, именуемую саке, пьют горячей. Рыбу едят в основном сырую, а живут по статистике дольше всех в мире. В процессе выгрузки для экипажа были организованы поочерёдно увольнения в город. Экскурсии на олимпийский стадион, в громадный парк при дворце императора и, разумеется, посещение торговых морских лавок на местных рынках. Наряду с закупками, как моряки зачастую о них говорили «на школу» (для последующей продажи), здесь понравились всем весьма дешёвые наборы из растворимых в питьевой воде порошковых эссенций —

клубничная, ананасовая, вишнёвая, грушёвая. Потом уже на судне моряки угощали друг друга, взболтав чайной ложкой в стакане эту добавку, различными шипучими заморскими напитками. Всё это под бравую музыку японских магнитофонов — практически из каждой каюты. Жизнь наших моряков теперь нормализовалась.

Старший помощник со своей группой посетил шипшандлерскую фирму для закупки свежих продуктов на последующий рейс в Арктику. Заказали капусту, свеклу, картофель, большое количество отменного, размером в добрый кулак, салатного лука и, конечно, помидоры, огурцы и прочую мелочь для камбуза.

Руководителем этой шипшандлерской фирмы оказался весьма почтенного возраста, за 50 лет, сын русских эмигрантов, проживавших ранее в китайском Харбине, некий господин Порошин. После окончания сделанных закупок он распорядился накрыть для всей нашей группы стол на их веранде. Потягивая из своего стакана по глоточку шотландский виски, он не спеша рассказывал нам о своей судьбе:

— Под конец своей жизни полагаю уехать домой в Россию, умереть хочу под берёзками. В этой связи выхлопотал себе советский паспорт. Семья у меня здесь так и не сложилась, наследников нет. Вот сотрудничает со мной японский партнёр, которому полагаю со временем передать эту шипшандлерскую фирму…

Прервав свой рассказ, он обратился к угодливому своему японскому партнёру, который обслуживал нас в роли официанта, с полотенцем на руке, в полусогнутой позе японского слуги.

— Цуруто-сан, свежие помидорчики, солёные огурчики давай подавай ещё к столу.

Вероятно, такой своего рода домашний показной спектакль у них был отработан на русском языке уже не один раз, так как его шипшандлерскими услугами моряки пользовались весьма часто. В процессе выбора фирмы — снабженца мы воспользовались также именно рекомендациями наших моряков.

Я, как старший нашей группы, позволил себе усомниться в справедливости слов г-на Порошина, сказав ему, что касается советского паспорта, то, конечно, здесь он уже несколько перегнул. На это замечание г-н Порошин снова на русском языке дал команду:

— Цуруто-сан, принеси сюда мой паспорт.

Просматривая потом постранично советский загранпаспорт г-на Порошина, я обратил внимание на режущую глаз в то время запись: «Социальное положение — коммерсант».

Тогда у нас слово «коммерсант» в обычном обиходе

использовалось, как правило, порицательно: «Тоже мне коммерсант…» (при характеристике, например, незадачливого спекулянта или ловкача). А для г-на Порошина это было, действительно, точным определением его призвания.

Уходили мы от него, распрощавшись тепло и дружественно. Что же с ним случилось далее, мы так и не узнали, так как после арктической перевозки вернулись снова на Азово-Черноморский бассейн.

Закончив выгрузку доставленного чугуна, наш т/х «Долматово» снялся из Токио для последующей доставки груза из Владивостока в Арктику на порт Певек. Предстояло перевезти уголь, заготавливаемый на зиму, для местной теплоэлектростанции. Внутри материка в стороне от порта были разбросаны по Чукотке золотоносные рудники, куда подаётся необходимая для их работы электроэнергия.

Выйдя из Токийского залива, мы отправились вдоль Японии на юг, и, обогнув остров Сикоку, вошли в южную часть Внутреннего японского моря, направляясь к Симоносекскому проливу. Выбор этого пролива вместо северного варианта был не случайным. Путь через пролив Цугару, между островами Хоккайдо и Хонсю, который короче южного варианта почти на 180 миль, конечно, существенно был лучше, чем выбранный нами вариант. Однако на борту судна отсутствовали русские навигационные карты для прохода проливом Цугару. А воспользоваться адмиралтейскими картами, которые можно было бы купить через шипшандлера в навигационном магазине в Токио, капитан Л.Д.Сукорцев не пожелал, сославшись на существующий запрет АМП на неподтверждённые затраты в валюте. Вероятно, реальная причина была совсем в другом. Из-за весьма начальных знаний в английском языке капитан, конечно, не был готов к чтению примечаний и существующих сокращений на них, а соответственно — и к использованию адмиралтейских карт. Как говорят, когда голова не срабатывает, тогда трудятся ноги. Вот и «пошлёпали» мы на юг к Симоносекскому проливу. По аналогичной причине на обратном пути, уже в Астралин, из-за попытки воспользоваться самостоятельно английским языком на своём уровне наш Лев Дмитриевич случайно угодил в неприглядную историю. Пришлось ему торговать английскими сигаретами «три пятёрки», но об этом повествовать лучше будет в своё время, несколько позже.

Следует отметить, что Япония базируется на четырёх основных островах, расположенных последовательно с севера на юг. Запомнить эти острова достаточно несложно, если воспользоваться, например, одним из эмпирических правил,

которые на лекциях по физике ранее в училище рекомендовал нам широко внедрять в нашей практике преподаватель г-н Коган. Некоторые из них весьма полезны, например, для судоводителей:

На востоке время больше!
И даёт дорогу тот,
Кто видит справа пароход!

и далее целый ряд других аналогичных афоризмов.

Применительно к японским островам, как говориться, зёрна, посеянные преподавателем г-ном Коган, проросли. Кто-то из дальневосточных моряков сотворил своё, несколько вульгарное (отвечающее характеристике Петра I штурманского сословия) следующее эмпирическое правило, где эти острова, идущие с севера на юг, размещены последовательно сверху вниз:

Милая Хоккайдо, (1-й).
Я тебя Хонсю. (2-й).
За твою Сикоку (3-й).
Я тебя Кюсю. (4-й).

Пройдя южную часть Внутреннего японского моря, мы приблизились к Симоносекскому проливу, ведущему к открытым водам Японского моря. Далее практически прямой путь, минуя последние три небольших острова в южной части этого моря — Уллындо (Ю. Корея), Такту и Таке-Шима (Япония). Остаётся последний, безопасный в навигационном отношении, переход около 350 миль к порту Владивосток. Здесь, закрыв с приходом окончание загранрейса, полагаем встретиться со своими жёнами, которые должны прилететь во Владивосток для пребывания вместе с мужьями в период нашего каботажного рейса в Арктику. Со своей любящей женой Люсей мы договорились ещё в Жданове, что она постарается прилететь ко мне как можно раньше — с подачей продольного швартовного конца, пока портовый лоцман не успеет уйти с ходового мостика. Позже эту полусерьёзную просьбу она исполнила в точности, прибыла на судно первой из всех жён.

А пока на подходе к Симоносекскому проливу каждый из нас уже мысленно перебирал накопившиеся вопросы и желания, которыми предстоит вскоре нам заниматься во «Владике», как многие из моряков в обиходе именовали порт Владивосток.

Поднявшееся над Японией осеннее солнце не спеша устраняет утреннюю дымку и некоторые оставшиеся клочья тумана. Мы следуем на полном маневренном ходу с выведенным из ходового режима главного двигателя в связи с последовательным нашим углублением в Симоносекский пролив.

На подходе к проливу пришлось расходиться с несколькими местными рыболовецкими судами, проводившими в ночное время лов морепродуктов с помощью донных тралов. Один из них упрямо лез сходящимся курсом слева под нос т/х «Долматово». Когда сближение стало уже достаточно опасным, вынуждены были дать ему пять коротких сигналов судовым гудком. Тут же из рулевой рубки выглянула заспанная фигура рыбака, задравшая с удивлением голову на высокую надстройку нашего судна, и немедленно вновь нырнула в рулевую. Эта рыболовная посудина резко, наконец, покатилась влево, уклоняясь от пересечения курса транзитному судну. Рулевой — рыбак явно за ночь натрудился с тралом, а утром не выдержал, вероятно, задремал.

В самом проливе вблизи от города Симоносеки в первой половине дня оказалась масса рыбаков, занимающихся ловом рыбы на лодках с помощью крючковых снастей с наживкой или на «самодур». Мы по-прежнему следовали, не сбавляя скорости. Наш капитан Лев Дмитриевич спокойно при этом смотрел в бинокль вперёд по проливу. Рыболовные лодки не спеша уходили с нашего курса. Казалось, что капитан совсем не замечал их в бинокль и пролив у него виделся абсолютно чистым от каких-либо помех. Потом некоторые из этих рыбаков при расхождении отталкивались от нашего борта своими баграми, чтобы не попасть под винт нашего судна. Такое «лихачество» было в данном случае весьма опасным, однако вахтенный третий помощник не посмел что-либо высказать по этому поводу капитану. Вскоре на вахту заступил второй помощник И. Васильев, и третий помощник с облегчением «склизонул» с ходового мостика вниз.

Учитывая прошлую нашу вынужденную «экскурсию» ползания по мелякам на свалке грунта вблизи подходного Токийского канала, старший помощник после обеда поспешил на ходовой мостик, чтобы в наибольшей узкости в северной части Симоносекского пролива проконтролировать и подстраховать правильность нашего прохода.

Вахтенный помощник работал по путевым картам, а старший помощник воспользовался генеральной навигационной картой всего пролива и запасным прокладочным инструментом.

Изредка старпом сам брал пеленги береговых объектов и проставлял на своей карте контрольные точки наших местоположений в процессе движения. Капитан спокойно при этом наблюдал за обстановкой впереди по курсу, все рыболовные лодки остались уже далеко позади. Второй помощник осуществлял исполнительную прокладку на путевой карте и вёл контроль за движением нашего судна, следил за подходами к поворотам на новый курс. Справа от нашего курса проходила

целая гряда небольших островов. Между ними находятся два судоходных прохода, ведущих в открытое море. В первом проходе заметили встречное судно, которое направлялось на юг в пролив. Избегая расхождения с ним в узкости, мы последовали далее ко второму проходу для выхода в открытое море.

При очередной контрольной точке нашего местонахождения судна старший помощник вдруг обнаружил, что мы уже вблизи самого последнего поворота, а судно следует старым курсом полным ходом. Не поверив своим глазам, немедленно вновь ринулся к пеленгатору за взятием трёх пеленгов по тем же ориентирам, которыми пользовался ранее в процессе контроля движения по проливу. Повторную самопроверку сделал во избежание собственной ошибки. В случае таковой — позорно ведь будет. Как только проставил точку на карте, тут же убедился, что мы, действительно, на повороте, поэтому немедленно обратился к капитану:

— Мы «пролетаем» точку поворота — полный ход назад, через 2–3 минуты можем оказаться на камнях, впереди глубины около 4 метров!

Лев Дмитриевич не мог, конечно, не поверить старпому, поэтому без промедления перевёл ручку машинного телеграфа на «Полный ход назад».

В машинном отделении в это время на вахте находился второй механик. Позже рассказывал, как он в аварийном режиме переводил работу двигателя на задний ход. Требуется, как известно, свести к минимуму вращение гребного винта прежде чем запустить дизельную установку на задний ход. Выполнив все требуемые в такой неординарной обстановке маневренные операции, наконец, вахтенный механик запустил двигатель на задний ход. Затрясся весь корпус, как при судорогах, даже кормовая надстройка заходила ходуном. Судно резко стало терять скорость.

Второй механик комментировал потом — после вывода работы главного двигателя на «Полный ход назад» они стали ожидать в машинном отделении либо столкновения с каким-то судном, либо удар о грунт при посадке на мель. Упёрлись руками при этом на всякий случай в надежные конструкции, ведь с подачей с «Полного хода вперёд» на «Полный ход назад» никто никогда не шутит. Это уже манёвр последнего момента.

Наконец, судно остановилось, дико вспенив вокруг нашего корпуса морскую воду. Капитан обратился, после перевода машинного телеграфа на «Стоп», к обоим штурманам:

— Покажите мне, наконец, на карте где же мы находимся?

Я предложил второму помощнику взять пеленги по наиболее

надёжным ориентирам и самостоятельно поставить точку нашего местоположения. Два пеленга пересеклись далеко впереди на точке поворота. Вахтенный штурман уже не мог дальше приложить транспортир к параллельной линейке для прокладки последующих контрольных пеленгов, подтверждающих правоту первых двух. Руки у него стали настолько сильно дрожать, что больно было смотреть на него. Конечно, он осознавал, что же могло только что произойти с судном, если бы мы не остановились.

Я постарался, конечно, его успокоить:

— Игорь, не нервничай, мы на плаву, судно уже остановилось, поэтому прокладывай спокойно все свои пеленги!

После того, как второй помощник сам убедился в своей ошибке, старший помощник, обратился к капитану:

— Теперь надо поворачивать нам руль право на борт и далее ложиться на новый курс — почти на 90° вправо от старого курса.

Дали вначале малый ход вперёд и начали медленно наш последний поворот для выхода между островами в открытое море. Произошедшая аварийная ситуация всех шокировала.

Последовавший позже анализ ошибки И. Васильева показал, что он допустил грубейший просчёт. Он не вёл должным образом на исполнительной прокладке постоянное счисление движения судна, надеясь в основном на большое наличие хороших визуальных ориентиров береговых объектов по всему проливу, по которым получал точки местоположения нашего судна. В результате этого при переходе с одной путевой карты на другую он дважды прокладывал, оказывается, пеленги от одного и того же острова то на одной карте, то на другой. А фактически уже брал пеленги совсем от другого очередного острова, находящегося впереди используемого. Эти острова приблизительно были по размерам одинаковы, поэтому и пеленги давали ему точки местоположения судна нормально, на линии курса. Таким образом, его определения показывали, что мы находимся на один остров сзади, когда фактически мы уже были на один остров впереди.

У старшего помощника были совсем другие береговые ориентиры, которые на всём протяжении не менялись, так как использовалась генеральная карта пролива, поэтому подобной ошибки не могло быть. В исполнительной прокладке, проводимой вторым помощником, ошибки можно было бы также избежать, если бы параллельно с навигационными определениями места судна велось ***непрерывное счисление пройденного пути!***

Как стало позже известно, после выхода из Симоносекского пролива, капитан Лев Дмитриевич пригласил к себе в каюту

первого помощника П.Хороших. Налил по стопке коньку и предложил выпить за то, чтобы подобная аварийная ситуация с нами больше нигде не повторилась:

— Павел Иванович, представляешь — на последнем повороте в этом проливе мы едва не разбились, почти чудом избежали роковой навигационной ошибки второго штурмана!

Позже третий и четвёртый помощники старались перевести этот случай, как всегда, к шуткам: «А когда же у нас наступит звёздный час, чтобы перевести машинный телеграф с полного хода вперёд на полный ход назад?»

Дай Бог, как говорится, чтобы так с ними никогда не случилось, ведь море подобных шуток не любит. Слишком большую цену иногда приходится платить за штурманские ошибки!

Долго ли коротко, наша морская история тянулась пока, наконец, наш теплоход «Долматово» не подошёл к родным берегам — к порту Владивосток:

Владеть востоком, нам дано
«От сих до сих!» — соседи знают:
За иены, доллары, вино
Границ в России не меняют.

Покой Приморья берегут —
Здесь наш форпост, не детский садик!
С любовью моряки зовут
Свой остров — «Русским», город — «Владик»…

С приходом нас поставили на якорь для открытия границы на внутреннем рейде. Комиссия, доставленная на борт судна пассажирским катером «Трансфлота», встретила азовских моряков весьма приветливо, и официальные формальности много времени не заняли. Позже работник из «Трансфлота» рассказал нам, что к морякам из ЧМП обычно комиссия по оформлению прихода относится более строго по причине имевшихся ранее случаев у «одесситов» с контрабандой. У «азовчан» же таких инцидентов в порту Владивосток пока не замечалось.

В этом плане работа нашего первого помощника П. Хороших оказалась результативной. Тем более, что молодые моряки из отдела г-на Фуныгина на нашем судне особую меркантильную заинтересованность еще не проявили — не были избалованы загранрейсами. С отъездом официальной комиссии вскоре на борт судна прибыл портовый лоцман, и т/х «Долматово» последовал на угольный причал под погрузку.

Не успели мы закончить ещё крепление дополнительных швартовов под угольной эстокадой, как в моей каюте уже оказалась моя жена Люся. Доставил её катер «Трансфлота», с морской стороны к трапу судна, пришедший за снятием портового лоцмана, направлявшегося для очередной работы с другим судном. Подписав у капитана лоцманскую квитанцию, я ещё проводил лоцмана к трапу и только потом уже мы смогли с Люсей встретиться. Нелегкая судьба у моряка, но и у нас появляются просветы при встрече с семьей.

Погрузка судна была закончена достаточно быстро — почти за сутки, а затем судно вновь было переставлено на внутренний рейд. Стоянка наша в порту Владивосток затянулась сверх всяких ожиданий. Оказалось, что азовским судам, идущим в Арктику бункер был выделен специальной отдельной поставкой по решению ММФ. Дальневосточное пароходство испытывало также трудности с топливом для своих судов, выполняющих плановый срочный завоз грузов в Арктику за период летней навигации. Для судов других пароходств — существуют другие лимиты под их государственные планы. В результате мы простояли в ожидании подвоза по железной дороге для нас выделенного топлива чуть больше двух недель. Всё это были издержки слишком большого хозяйства ММФ при социалистическом способе планирования.

Позже в качестве аналогичного примера сами работники министерства ММФ приводили нам на лекции по экономике, при утверждении в Москве молодых капитанов, безобразный случай необычного «путешествия» одной судовой партии груза мочевины:

— из Италии данный груз был доставлен судном АМП в один из черноморских портов;

— далее по разнарядке Министерства внешней торговли другим судном ЧМП эта партия груза была переотправлена на Дальний Восток;

— затем уже по разнарядке министерства сельского хозяйства эта партия мочевины была завезена по железной дороге в Краснодарский край (для удобрения рисовых полей, именуемых «чеками»).

А в нашем случае непроизводительный простой составил всего каких-то две недели! Это, конечно, осталось потом без всякого внимания со стороны руководства.

За период случайного вынужденного отдыха наших моряков многие смогли неоднократно побывать в увольнении на берегу. Катер «Трансфлота» регулярно доставлял с берега моряков на суда, стоящие на внутреннем рейде.

Наш повар Виктор Чаковский «уволился» однажды на берег

более чем на двое суток подряд. Молодая девушка — камбузница, впервые вышедшая в рейс, занималась самостоятельно в этот период приготовлением пищи для экипажа, в слезах жаловалась старпому:

— Доставили большое количество продуктов на предстоящий рейс, в том числе скоропортящихся — сметаны, молока, творога и ряд других, как их хранить, в какой посуде, в каких рефкамерах, не знаю, а Виктор как в воду канул…

Неординарный случай произошёл также у нас с экспедитором из базы «Торгмортранса». На всякий случай для пополнения запаса лука в заявку по продуктам мной был включён пункт о доставке сухого лука около 10 кг. После проверки накладных, перед их подписанием, я обнаружил, что в них значится «сушёный» лук и всего только 2 кг. Я попросил показать мне этот необычный для нас продукт: «сушёный» вместо «сухого». В коробке похожей на ту, в которой обычно продают обувь, экспедитор показал мне этот удивительный лук:

— Ты что за гадость нам доставил, что это за скорченные «шкуратки» какие-то? Ну-ка, забери эту пакость обратно!

— Вот вы «южане» — избалованный народ. Мы по разнарядке раздаём на суда, идущие в Арктику, по небольшому количеству «сушёного» лука, а вы отказываетесь? И даже картофель не заказали, а у нас такой хороший «сушёный» картофель… Дальше наша беседа не продолжалась. Графа по доставке «сушёного» лука была в накладной вычеркнута и нашему экипажу, так и не пришлось отведать даже для пробы как «сушёного» лука, так и «сушёного» картофеля. Но жалеть об этом не пришлось. Сделанная в Японии с приличным запасом закупка овощей с лихвой обеспечила нас до очередного заказа их в рейсе при следовании уже обратно на юг.

Суда, стоящие на внутреннем рейде, ежедневно где-то около 10 часов утра по радиотелефону обычно связывались поочерёдно со службой снабжения пароходства — СМТО[63]. Однажды перед нашей очерёдностью в эфир вышел один из советских капитанов какого-то танкера с наболевшим вопросом:

— Почему вы не доставили нам 40 кг химии согласно заявке? Сколько можно требовать одно и то же?

— Какой химии? — спросил диспетчер из СМТО.

— Да этот как его… — замешкался капитан с танкера.

Сутки назад старший механик с этого танкера уже беседовал со службой СМТО и, как мне помнится, требовал тогда 40 кг «хромпика»[64]. Поэтому, не называя себя, я в эфир наугад сказал этому капитану только одно слово «хромпик». Зазвучал обрадованный его голос в эфире — капитан тут же

переподтвердил:

— Да-да, это — тот самый «долбаный» хромпик!

Он даже не обратил внимания, что откуда-то со стороны была сделана эта подсказка. Ничего — важен был результат, благо на пользу. Вероятно, капитан подумал, что эта подсказка была сделана ему из СМТО. Да какая разница в принципе — откуда? В таких случаях ведь иногда отвечают: «От верблюда!»

За период нашего простоя на внутреннем рейде побывали в увольнении на берегу и мы с Люсей несколько раз. Нельзя было не посетить известный на весь дальний Восток ресторан «Золотой рог». Практически каждый вечер шумел и гремел модной музыкой этот старинный ресторан на два зала. Люди, выехавшие из Камчатки и из районов Магадана, считали своим долгом отметить здесь перед вылетом на материк свое расставание с Дальним Востоком. Кто с радостью, а кое-кто с грустью подзаправившись спиртным (благо у отъезжающих деньги ещё водились), отплясывали под весёлые музыкальные мелодии. Мы с Люсей оказались своего рода счастливчиками — наш стол в ресторане оказался во втором зале. В один из очередных выходов танцующих, вероятно, от резонанса приплясывания одновременно многих ног, потолок в первом зале не выдержал и обвалился. Потом оказывали медицинскую помощь тем, кто попал под толстый слой штукатурки вместе с истлевшей за многие годы дранкой. А во втором зале по-прежнему гремела музыка и посетители продолжали танцевать и веселиться, не обращая внимания на такое рядовое событие, как обрушение потолка. Летальных исходов нет, а некоторое небольшое число незначительно пострадавших — это уже не беда для всех остальных.

На следующий день мы с Люсей посетили почту, отправляли денежный перевод в Тоннельную для её мамы — бабушке Гале (наш долг 300 руб. за Люсин авиабилет). После этого поинтересовались работает ли ресторан «Золотой рог». Оказалось, что ресторан закрыт теперь на ремонт. Потолок, вероятно, там нуждался в основательной реновации.

При возвращении на судно пассажирским катером «Трансфлота», находясь ещё на причале, Люся обратила моё внимание на человека, входившего на рядом стоящий буксиришку через носовой кранец, так как этот буксиришка уперся на малом ходу носом в причал. Это был портовый пожарник, который несколько дней до этого инспектировал наше судно и выдавал нам пожарное разрешение на выход т/х «Долматово» в рейс. В настоящий момент он отправлялся, видимо, на инспекцию очередного судна, готовившегося к отходу.

Существенно покачиваясь, достаточно громко бубнил, уже услышанное нами ранее, его самодельное произведение в виде песенки:

А я — морской пожарник,
С огнём — большой ударник,
Людей от бед я сберегу.

Поклонник правил строгих,
На флоте знаю многих,
Хоть и живу на берегу…

С носового кранца буксиришки он переступил на достаточно узкий планширь фальшборта и по-спортивному, как на буме, прошёлся по нему в сторону рубки, при этом покачиваясь. Как он не свалился в воду — просто удивительно. Вероятно, на очередном судне наверняка доберёт свою дозарядку спиртным уже по полной форме и продолжит снова сочинять своё любимое незаконченное произведение о замечательном дальневосточном пожарнике.

В период инспекции нашего судна его пребывание на борту совпало с переходом т/х «Долматово» от угольной эстокады на внутренний рейд. Оформление записей в пожарном журнале судна он совершал в рабочем салоне старпома. Поэтому на период отшвартовки был оставлен на некоторое время в каюте с подготовленной для него нашим, ловким в таких делах, поваром[65] закуски на двух тарелочках и бутылкой испанского бренди. Стол был покрыт новой японской клеёнкой, на которой красочно были изображены почти аналогичные тарелочки с различными яствами — японскими деликатесами. Позже я обратил внимание на некоторые дырочки в клеёнке от прокола вилкой. Как пояснила мне Люся, этот пожарник после моего ухода самостоятельно «причащался» раз за разом испанским бренди и ошибочно, когда уже был под хорошей «мухой», продолжал тыкать вилкой в клеёнку. Полагал, что это реальные закуски.

С моим возвращением с ходового мостика пожарный инспектор вручил мне, наконец, свидетельство о готовности по пожарной части нашего судна к отходу в рейс. Вдруг якобы случайно он обратил внимание, что на принесённом им разрешении печать его пожарного отдела была поставлена вверх ногами. Сконфузившись, он тут же заявил:

— Не беда, завтра я выпишу новое свидетельство и доставлю его к вам на судно, так как во избежание потери пожарную печать

я с собой по судам не таскаю.

— Не надо, пожалуйста, нам нового свидетельства. Для портнадзора будет приемлемо и это, с печатью вверх ногами! — взмолился я и проводил его с невероятным трудом на катер.

После получения прибывшего для нас топлива мы, наконец, снялись из Владивостока на порт Певек. С отходом судна третий помощник, любивший как всегда, пошутить на ходовом мостике, резюмировал результаты нашего отдыха за период стоянки:

— У моряков, к которым не приехали жёны, вся «отоварка» практически осталась во Владивостоке! Вот вам «бабушка и Юрьев день»…

Уходили с нами в каботажный рейс кроме моей жены ещё две — жена капитана и жена первого помощника. Остальные по разным причинам не рискнули сорваться в такую дальнюю дорогу, как Дальний Восток. После этого рейса многие из них, к сожалению, потом с мужьями по разным причинам развелись. Далеко не все переносят продолжительные разлуки.

Вскоре после отхода из Владивостока мы вошли в густой туман, который не рассеивался даже в дневные часы. Шли, как говорится, словно в молоке, непрерывно подавая гудком туманные сигналы. Наши оба радиолокатора работали вполне нормально, поочерёдно, во избежание перегрева при продолжительной их работе. Ход судну был назначен — полный в маневренном режиме, ведь судоходство здесь на востоке не прекращается практически в любую погоду. Курс держим на пролив Лаперуза (La Perouse Strait) — между островами Сахалин и японским островом Хоккайдо.

С приездом на теплоход жена моя поделилась о том, что ей весьма понравилась достаточно модная в то время песня Михаила Танича про остров Сахалин, и она с удовольствием напевала иногда мне:

> А почта с пересадками летит с материка
> До самой дальней гавани Союза,
> Где я бросаю камушки с крутого бережка
> Далёкого пролива Лаперуза…

Она попросила показать ей этот, как ей казалось, сказочный пролив Лаперуза, когда мы будем его проходить. Следует отметить, что в навигационном отношении этот пролив не совсем сказочный. В середине пролива находится остроконечный выступ подводной скалы, «камушек» весьма опасный для всех видов судов. Проход через этот пролив, ведущий в Охотское море, пришёлся как раз на вахту старшего помощника. Поэтому, выбрав

относительно свободную минутку, позвонил в свою каюту и предупредил Люсю:

— Проходим твой сказочный пролив Лаперуза, можешь «полюбоваться», если желаешь…

Через минуту она сообщила:

— Так ничего же не видно, стеной стоит сплошной туман.

Да, в таком состоянии мы всё время шли тогда, в непрерывном тумане. Без какой-либо видимости вышли через Четвертый Курильский пролив в океан. И только в районе Камчатки, недалеко от Петропавловска-Камчатского, вынырнули, наконец, из цепких объятий дальневосточного «хозяина» этих широт. Сплошной туман в данном районе — это результат в основном единоборства двух встречных течений: теплого течения Куросиво и холодного Камчатского течения. Сказывается, конечно, также наступление нового сезона. Осень здесь начинается значительно раньше, чем на Чёрном море, хотя черноморский порт Одесса и пролив Лаперуза находятся практически на одной широте.

С установлением стабильного холодного Камчатского течения погода, наконец, стала нормальной, уже чётко просматривалась линия горизонта. В Беринговом море на вахте старпома встретили как-то стадо китов. Не спеша, эти исполины, переваливаясь, уходили периодически на глубину, а всплывая, продували свои лёгкие, испуская фонтаны брызг. Солнце ещё не взошло, но уже было достаточно светло. Позвонив в свою каюту, пригласил Люсю полюбоваться необычным зрелищем — группа китов следовала в своём направлении куда-то в сторону Аляски:

— Где, в каком аквариуме, Люся, ты смогла бы увидеть такую замечательную картину — целое стадо китов?

Жена Люся с удовольствием потом долго провожала их, рассматривая в бинокль. Прошли они совсем недалеко от нашего судна, не обращая никакого внимания на встреченную железную громадину. Такая встреча для них, вероятно, была рядовым событием.

В Беринговом проливе встретили первые обломки ледяных полей, плывущие на юг. Ощущалось уже прохладное дыхание Арктики. Встречный ветер был свежим, бодрящим. При пересечении в Чукотском море на широте 66°33′ Северного полярного крута (ARCTIC CIRCLE) организовали небольшое судовое торжество по этому необычному для нас, южан, морскому событию, запечатлённому на общем снимке. При фотографировании на открытой палубе, разумеется, все продрогли. Согревались потом уже в столовой за общим «чаепитием». Никаких необычных происшествий при таком

мероприятии не было отмечено, экипаж был подобран для дальневосточного рейса вполне нормальный.

Для перехода в арктических водах мы получили во Владивостоке, через первый отдел, комплект секретных навигационных карт нашего побережья издания ГУНИО ВМФ[66]. По этому поводу моряки дальневосточных судов поделились с нами своими наблюдениями: дескать, карты адмиралтейского издательства ни сколько не уступают по точности нашим картам. Надо полагать, что в настоящее время такое сравнение уже не актуально, так как с космических спутников очертания земных берегов даются теперь с огромной точностью, практически ±1–2 метра.

При переходе по Чукотскому морю мы обратили внимание, что к северу от нашего курса, ведущего к проливу Лонга, на фоне ледяных полей, за территориальными водами СССР, чётко выделялся американский ледокол. Невольно у каждого моряка напрашивался вопрос: «А чем это занимается этот непрошеный гость в нашей Арктике — браконьерством?» Надо было полагать, что посты СНИС[67] по арктическому побережью с таких непрошеных гостей не спускают глаз.

Начальник судовой радиостанции г-н Матковский как-то сообщил старшему помощнику, что для практики он попробовал связаться с одним из этих постов СНИС на побережье — связь нормальная. Для проверки этого, а скорее из любопытства, я в период своей утренней вахты посоветовал начрации запросить, чтобы с поста СНИС сообщили ему пеленг на наше судно. На том участке нашего перехода положение судна на путевой карте было чётко известно, поэтому позже, проложив пеленг от поста СНИС, мы убедились, что ребята, дежурившие на этом посту, отличные специалисты. Ответно г-н Матковский поблагодарил их, а в шутку от себя добавил: «Кашу с тушёнкой вы не зря едите, молодцы!»

В проливе Лонга, между островом Врангеля и материком, встретили уже небольшие ледяные поля, которые т/х «Долматово» преодолевал вполне свободно. За летний период эти льды существенно подтаяли и не составляли угрозы для судоходства. Наши пассажиры — жёны, вышедшие с нами в рейс, с удовольствием наблюдали особенности арктических широт. Нерпы неоднократно выныривали и столбиками торчали некоторое время, рассматривая вблизи проходивший теплоход, где-то далеко на льдине пробежал полярный медведь, а в вечернее время наблюдалось Северное сияние[68] — красота необычайная.

На подходе к порту Певек встретили несколько сухогрузных судов, идущих в группе, скорость у которых была несколько ниже

нашей. Поэтому попросили старшего механика добавить несколько оборотов, чтобы нам первыми подойти к внешнему рейду. От этого зависела очередность постановки к причалу. Попытка наша удалась- вот он уже перед нами этот основной порт прославленной Чукотки.

Приход судна в порт оформлял сам капитан порта, который посетил судно вскоре после ошвартовки к причалу выгрузки. Он оказался нашим земляком, с Украины. В процессе общения капитан порта посвятил нас во все обычаи и особенности этого арктического порта. Рассказал также о тех трудностях, с которыми здесь приходится сталкиваться, особенно в части обеспечения свежими овощами. Упомянул, что местное население здесь в порту обычно временно откомандированное, прибывающее сюда по договорам на определённое количество годков — один, два, а иногда и более. Отработав оговоренное время, они снова возвращаются на материк. Один из любителей охоты построил, к примеру, здесь где-то в тундре охотничий домик. Полагал здесь обосноваться надолго, однако через некоторое время, возвращаясь на материк, поместил в местной газете объявление о том, что оставляет в дар свой охотничий домик местному обществу охотником и рыболовов. Найти здесь покупателя, конечно, невозможно. Закупки через портовый магазин производят в основном оптовые, с запасом на зиму. Даже, к примеру, покупая один или два ящика водки, потом, не отходя от магазина открывают все бутылки, переливая содержимое в канистру, более удобную для переноски и хранения.

С учётом полученной информации мы организовали нашему земляку подарочек. В полном смысле мешок свежих овощей, закупленных ранее в Японии: капуста, картофель, свекла, морковь, сухой лук и некоторая зелень, с приложением парочки откормленных японских кур. Забирая этот ассортимент на следующий день в свой служебный военный «ГАЗ-69», капитан порта не удержался от радостного восторга:

— Вот теперь в моей семье будет долгожданный праздник, приготовим, наконец, настоящий украинский борщ с курицей!

— Надо будет внутрь курицы вложить из теста, замешанного на яйцах, большую галушку, которая в процессе варки впитает куриные соки и будет хорошим дополнением к разделанному куриному мясу при употреблении всего этого после жидкого борща.

Так посоветовал ему я, как старший помощник, отвечающий на судне за составляемое меню для экипажа, у которого уже появилась, дескать, в таком деле определённая практика. Мы все

были, прежде всего, довольны тем, что наш подарок доставил земляку неподдельную радость.

В благодарность экипажу капитан порта пообещал походатайствовать со своей стороны перед администрацией порта о выделении нам экскурсионного транспорта, грузового автомобиля, для поездки в тундру поочерёдно в две смены: в один день — одна смена, а на второй день — другая. Своё обещание, разумеется, он вскоре сдержал полностью.

Порт Певек совсем небольшой городок. От теплоэлектростанции к жилым домам, в основном не выше трёхэтажных, протянут над землёй трубопровод с горячей водой, для обогрева жилых зданий. Эта магистраль проложена над землёй, так как внизу в грунте вечная мерзлота. Обшит этот трубопровод теплоизоляцией, а сверху сооружён из досок каркас, который служит основным тротуаром для всех пешеходов, особенно в зимнее время. Ничего другого примечательного в этом городке мы в тот период не увидели.

Группа наших моряков, вышедшая в увольнение в город в сопровождении второго помощника, которому было поручено посетить с нашими санпаспортами карантинный отдел и оформить приход судна, долго в городе не задержалась. Не нашли они подходящего кафе или другого подобного заведения для своего отдыха.

При посещении карантинного отдела дежурная врач, она же заведующая отделом, молодая интересная особа, как потом доложили моряки, высказала нам претензию. Почему старший помощник сам лично не прибыл на инструктаж в карантинный отдел? У них здесь, видите ли, неблагополучная обстановка с питьевой водой в местных источниках.

Второй помощник И. Васильев попытался что-то невнятно пояснить. Тогда в разговор вмешался наш боцман Логвиненко Анатолий Лаврентьевич (пройдоха однако-сказано цыган, как от рожденья, так и по своей натуре):

— Да у нашего старпома жена на борту. Разве не понятно? А что касается питьевой воды, то мы предпочитаем пить водку, а не воду, тем более из ваших местных источников.

На этом наш карантинный «инцидент» был исчерпан. Однако чуть позже боцман, словно невзначай, решил подтрунить над старпомом — дескать, зря не побывал в карантинном отделе:

— А старпом с другого судна, придя в карантинный отдел за оформлением прихода, задержался там больше, чем на двое суток, едва не опоздал к отходу своего судна. Он получил инструктаж по карантину, конечно, в полном объёме…

— Анатолий Лаврентьевич, хватит тебе двусмысленные

намёки делать. Ты вот лучше скажи, когда собираешься свою владивостокскую молодую жену в Жданов перевезти?

— Ну, наверное, вскоре после нашего возвращения домой…

За период нашего вынужденного отдыха во Владивостоке он, оказывается, умудрился расписаться в местном ЗАГСе с какой-то девушкой, которая была значительно моложе его. Насколько серьёзными были его намерения о создании с ней семьи[69], трудно было даже предполагать.

Для поездки на экскурсию в тундру, как нам было ранее обещано, временно реквизировали мы у боцмана все резиновые сапоги. Не по бульвару предстоит нам ходить. В этом вскоре мы убедились, когда наш грузовой автомобиль «ГАЗ» пришлось высвобождать общими усилиями не из одной колдобины. Всё равно в результате осталась масса приятных впечатлений от достаточно скудной северной растительности, низкорослых кустарников, мхов и ягод. Часто встречались колонки[70], торчащие в виде столбиков на охране своих нор, внимательно наблюдая за перемещениями странных посетителей в их владениях.

Конечным пунктом экскурсии был бывший лагерь политзаключённых, расположенный недалеко от побережья. С одной стороны Ледовитый океан, а с другой стороны лощина, протянувшаяся своими краями километров на 10. Явно, в случае побега, это пространство просматривалось полностью, особенно на снежном покрове.

Впечатление от этого лагеря сложилось у всех крайне печальным. Оказывается, с получением официального распоряжения о закрытии лагерей политзаключенных они убыли из таких лагерей, в чём стояли, как говорится. При этом ушли не только бывшие заключённые, но и их охрана, и администрация лагеря. На своём старом месте остались нетронутыми брошенные бараки, двухъярусные деревянные нары, столы, стулья, колючая проволока ограждений с охранными вышками по углам. На земле вокруг валялись алюминиевые ложки, вилки. Казалось, что только вчера здесь были люди, которые расплачивались за свои убеждения жизнью в нечеловеческих условиях.

Местные чукчи-оленеводы приспособились, в процессе перегонов на новые пастбища, загонять свои стада на временный отдых на территорию бывшего лагеря, используя сохранившуюся нетронутую колючую ограду. Надо только уповать к всевышнему, чтобы подобные изобретения НКВД[71] советской власти никогда не появлялись больше на нашей многострадальной земле. Так думал, вероятно, каждый из нас. Возвращались домой молча, со своими нелёгкими мыслями обо всём увиденном из недалёкого

нашего прошлого.

Чтобы как-то затушевать неприятные картины, оставшиеся в памяти от поездок в тундру, по просьбе экипажа было решено совершить шлюпочный поход на остров Малый Раутан за грибами, которых оказалось здесь достаточно много. Капитан наш подтвердил разрешение на такой шлюпочный поход, но только под контролем старшего помощника. Оделись мы все тепло, по-осеннему. В конце сентября здесь уже весьма прохладно, с каждым днём всё сильней ощущалось дыхание арктического Борея[72]. В поход на шлюпке отправилась почти половина нашего экипажа, с достаточным запасом топлива. Присутствующий четвёртый механик отвечал за надлежащую работу двигателя на спасательной шлюпке. На всякий случай прихватили с собой мелкокалиберную винтовку. А боцман А. Логвиненко, ответственный за принесённого ещё в порту Туапсе на борт судна маленького щенка, которого кто-то из экипажа предложил назвать «Пантюхой», прихватил на прогулку с собой и эту подрастающую дворняжку. Анатолий Лаврентьевич вначале возражал против такой обидной клички «Пантюха», но позже неохотно с этим смирился. Однако продолжал доказывать, что из этого щенка вырастет настоящий служебный пёс, помощник на охоте:

— Вот увидите, когда щенок подрастёт, у него ушки встанут торчком, как у всех служебных собак, тогда убедитесь, что я был прав по поводу «Пантюхи»[73].

На подходе к острову Малый Раутан мы неоднократно пытались подойти нашей шлюпкой носом к берегу, даже переместили на корму людей, для придания уменьшенной осадки по носу шлюпки, — безрезультатно. Вдоль всего берега метрах в восьми от уреза воды тянулась бесконечная песчаная гряда, не дающая возможности причалить непосредственно к берегу. Требовалось, высаживаться в довольно холодную воду, что не исключало возможность впоследствии заболеваний. Поэтому я, как старпом, не разрешил подобным образом десантироваться никому из экипажа.

— За себя лично я отвечаю сам и в воду полезу сам для сооружения переходного мостика с песчаной гряды, в которую упёрлась шлюпка, до уреза воды у берега.

Ведь все отправились в этот поход в соответствующей обуви — в сапогах, резиновых и кирзовых. Поэтому по мелководью у шлюпки и мосткам смогут спокойно перебраться на берег.

Вдоль берега острова часто попадались, выброшенные на берег, брёвна, так называемый «плавник», доставляемый к месту погрузки судов, как правило, в виде плотов. Поэтому подборка

нужного размера брёвен вдоль острова для сооружения мостков не представляла затруднений. Вероятно потеря таких брёвен из плотов, а также сбрасывание их с палубы при потере каравана в штормовых условиях не такой уж редкий случай вдоль арктического побережья.

Забив в песчаные отмели ограждающие колья, на злосчастной гряде и у берега, к ним прикрепили наши брёвна-мостки, по которым мы переходили на берег. Эти мостки видны на приложенной в начале главы фотографии. Никто при этом ноги не промочил кроме старпома, которому пришлось работать в холодной воде, промокнув значительно выше колена. Такими оказались глубины между грядой и берегом. У разведённого на берегу костра, потом пришлось сушиться, приняв, приличный «противопростудный» стопарь согревающего изнутри японского напитка. Из-за общей неосторожности позже было обнаружено, что один из кирзовых сапог старпома в процессе просушки у костра свалился и в районе голенища сильно прогорел. Это была основная наша потеря за всю эту экспедицию на остров Малый Раутан.

С грибами и северными цветами мы благополучно вернулись на судно. Удалось собрать достаточно большое количество грибов, которых хватило для всего экипажа. Качество этих грибов, конечно, перепроверили у местных жителей во избежание отравлений. Потом все пировали, как в столовой, так и в каютах, где были наши прибывшие спутницы. Разнообразие в рационе весьма положительно оценила потом наша судовая врач. Эту заботу об экипаже все восприняли с благодарностью.

С окончанием выгрузки угля зачистили под метлу все трюмы. Мойку трюмов отложили до выхода нашего судна в более тёплые воды на обратном пути — после Четвёртого Курильского пролива в Охотском море. Для пополнения судовых запасов продуктов и топлива нам был запланирован судозаход в порт Находка, куда и проследовал т/х «Долматово». В связи со значительным нашим простоем в ожидании бункеровки в порту Владивосток, последующий рейс в Арктику нам был отменён. Конечно, экипаж такому ходу событий был рад — пора возвращаться на Азовье.

Судозаход в порт Находка для всего экипажа представлял определённую заинтересованность по многим вопросам. Наряду с производственными делами, пополнение запаса продуктов и топлива, необходимо было перед отходом в загранрейс отправить всех наших жён в обратную дорогу самолётом через аэропорт города Артёмовска. Требовалось провести профилактические работы на главном двигателе, сдать в первый отдел порта набор секретных карт Арктики, попытаться найти через контору

«Союзвнештранса» возможную попутную загрузку и ряд других вопросов, связанных с пополнением технического снабжения на обратный рейс как по машине, так и по палубе. А у каждого моряка были ещё и свои личные вопросы — сделать возможные денежные переводы семьям за несколько месяцев нашего вояжа на Дальний Восток, отправить родным и знакомым письма. Более предусмотрительные моряки ещё в Жданове оформили соответствующие доверенности для своих жён на получение при пароходстве определённой части от их ежемесячных зарплат. Другие использовали для этого переводы из Находки.

У старшего помощника к этому времени уже набрался плавательный ценз для получения рабочего диплома на звание «Капитана дальнего плавания». В данном случае такая дипломная группа, оказывается, здесь находится только во Владивостоке. Необходима будет специальная поездка в этот порт в контору Капитана порта.

Все эти накопившиеся проблемы и вопросы удалось разрешить после того, как наш капитан Лев Дмитриевич проявил на редкость прекрасную активность по взаимному пониманию с работниками «Союзвнештранса». После нескольких посещений, не с пустыми руками, разумеется, вернулся из этой конторы с радостной вестью: нам предложили загрузку выставочных экспонатов для доставки в Японию на порт Осака. Великолепно!

Не задерживаясь, по требованию старшего механика немедленно вручили письмо в контору Капитана порта Находка о профилактическом ремонте главного двигателя после арктического рейса. Механики тут же приступили к его разборке.

С разрешения капитана судна мы с Люсей на следующее утро выехали рейсовым автобусом из Находки во Владивосток для сдачи документов на обмен диплома. Здесь ещё стояла «золотая» осень. Дорогу окружали различной породы лиственные деревья. Пейзаж — одно загляденье. С прибытием во Владивосток разместились на одну ночь в гостинице морского вокзала. После выполнения всех формальностей при поселении Люся удивилась существующему здесь порядку:

— Мой паспорт находится при мне, а поселение уже оформлено. Это что, вполне нормально? Ведь так можно устроиться в гостинице с кем угодно — не так ли?

— Конечно, нет! Администраторы здешних гостиниц, как правило, знают в лицо тот контингент, о котором ты подумала. Да и к тому же старший комсостав с торговых судов в столице Приморского края пользуется определённым доверием. Видимо, богатая практика администраторов была неплохим тому подтверждением.

Успокоившись, Люся потом поделилась своими наблюдениями, когда в прошлый судозаход я на почте оформлял перевод в Тонельную для бабушки Гали, а она, ожидая у входа на почту случайно подслушала посторонний разговор. Солидный человек, вероятно моряк — в болонском плаще, вёл разговор с какой-то девушкой, «швартуясь» к ней. Вскоре у них знакомство состоялось, и они пошли куда-то уже вместе. Люся по этому поводу даже возмутилась:

— Он, красномордый, уверенно шагал в своём плаще, а она, как курочка, под накрапывающим дождём без зонтика или плаща в одной кофточке семенила рядом. Хотя бы прикрыл её полой своего плаща. Тоже мне — кавалер называется. Это был случайно не ваш представитель из старшего командного состава?

— Откуда я знаю, ведь их разговор слышала ты, а не я! На эту тему разговор мне неприятен…

На следующее утро я посетил дипломную группу конторы Капитана порта, успешно сдал все документы для обмена диплома. На руки мне выдали стандартную справку о том, что документы приняты у меня для оформления диплома на звание «Капитан дальнего плавания». В этот же день мы выехали автобусом обратно в порт Находка.

Погрузка экспонатов на советскую выставку в порт Осака производилась по мере готовности транспортных упаковок

каждого места для перевозки морем. Инспекторы по качеству придирчиво допускали к застропке каждый отдельный ящик. В связи с разногабаритностью как упакованных ящиков, так и открытых отдельных каких-то конструкций, вероятно для сборки советского павильона, занимали повышенное время грузовых операций. Формирование исполнительного каргоплана также требовало против обычного значительно больше времени, по мере размещения отдельных мест по трюмам. Конечно, для такого вида груза, как выставочный, более приемлемым было бы твиндечное судно, но в нашем случае совсем другой вариант. Лев Дмитриевич смог убедить работников «Союзвнештранса», что и на нашем судне, однопалубном, мы сможем вполне удачно разместить все предъявленные к перевозке экспонаты. Наш капитан достаточно уверенно убеждал в этом представителей грузоотправителей, хотя сам потом практически в период грузовых операций абсолютно не вникал в трудности погрузки. Второй помощник И. Васильев, надо отдать ему должное, проявил при этом должную заботу о размещении груза с учётом его сохранности. Вмешательства старпома в процесс погрузки, наконец-то, уже не потребовалось.

Перед завершением грузовых работ старший механик г-н Кушнир обратился к старпому за разрешением опробовать на топливе собранный после профилактического ремонта главный двигатель:

— Потребуется только небольшой толчок на самом малом ходу на достаточно короткий период.

Капитан в это время отсутствовал на борту судна, так как уехал проводить свою жену на самолёт в аэропорт Артёмовска. Это — основной гражданский аэропорт для всего Приморья, в том числе и для Владивостока. Поэтому решение об апробировании главного двигателя на топливе у причала следовало теперь принимать самостоятельно старпому.

Для этого пробного пуска двигателя мной было дано указание механикам подождать очередного перерыва в грузовых работах. Боцману с палубной командой за это время надлежало подобрать втугую обвисшие швартовные концы, а вахтенному помощнику — подвирать почти в горизонтальное положение парадный трап, который в обычное время своей нижней площадкой опирался на причальную стенку. После указанной подготовки судна к этому пробному пуску я поднялся на ходовой мостик и перевёл машинный телеграф на «Самый малый ход вперед». Через минуту заработал главный двигатель и последовательно стал набирать обороты всё больше и больше — уже почти «Средний ход вперёд». На переведённый машинный

телеграф в положение «Стоп» нет никакой реакции. Двигатель продолжал «молотить» винтом воду и судно, естественно, растягивая кормовые капроновые концы, начало тут же двигаться вперёд к стоящему впереди на короткой дистанции японскому судну. Почти, казалось, уже рядом с нашим форштевнем развевающийся на корме этого судна белый флаг с красным солнцем. Наши швартовы на корме вытянулись, вероятно, на все предельные 25 % их удлинения, что является характеристикой именно капроновых концов[74]. Невольно представилось, что при этом случилось бы с парадным трапом, если бы мы не подвирали его. Впереди по ходу нашего перемещения на срезе причала стояла электрическая колонка.

Наконец-то наш двигатель остановился. Теперь уже судно начало двигаться на задний ход вдоль причала в результате сокращения кормовых швартовов, сработавших как пружина. Пришлось теперь вытягиваться носовым швартовам, тоже как пружина.

Ну, зачем же мне такие испытания своей нервной системы? Ведь только-только сдал документы на получение диплома «Капитана дальнего плавания»! Недоставало к этому тут же аварийного происшествия в результате навала на иностранное судно. Надо же такому случиться!

Опасность со стороны кормы оказалась несколько меньше, так как расстояние до другого судна, стоящего у нас по корме, здесь было значительно больше, чем до впередистоящего «японца».

После остановки главного двигателя через некоторый промежуток времени на ходовой мостик поднялся старший механик, несколько бледный, вероятно от произошедшего сбоя в работе главного двигателя. Стармех тут же сразу спросил всё ли нормально с нашим судном.

— С судном у нас всё нормально, но вы что, там, в машине, все с ума посходили? Разве такие пробы главного двигателя у причала можно делать?

— Не шуми, чиф, пожалуйста. Понимаешь, после ремонта в топливную систему топливо затекло. Никак мы такого не ожидали.

— Да, если бы мы врезались в корму «японца», то ваши объяснения потом никто слушать не стал. Понимаете ли вы это или нет?

Конечно, старший механик, проходивший по морям уже не первый десяток лет, всё прекрасно понимал. К счастью потом, до окончания дальневосточного рейса, больше никаких казусов с нашей машиной не происходило, да и взаимоотношения со

старшим механиком стали в дальнейшем почти дружескими — как, например, при изъятии дубликата ключей от артелки у второго механика. Под предлогом проверок работы рефкамер второй механик вдруг с четвёртым механиком стали иногда самостоятельно «отовариваться» продуктами из артелки.

Позже анологичная поддержка была от стармеха при заготовке некоторого количества свежего мяса для нашей артелки (при последующей попутной перевозке живых овец на палубе в порт Джидда — под очередной мусульманский праздник). Более подробно об этих нюансах опишу в своё время несколько позже.

За сутки перед нашим отходом из Находки я отправился в аэропорт Артёмовна проводить свою жену Люсю домой в Тонельную. Она уезжала последней из побывавших на судне двух других жён — капитана и первого помощника, которые уже улетели. До приезда в Жданов Люся должна будет заехать к бабушке Гале, где её ожидают наши дети Людмилка и Саша. За период Люсиного отсутствия, как нам потом стало известно, бабушка Галя успела провести Саше небольшую операцию — по совету врачей удалили аденоиды, залечили вблизи глаза ранку от удара квочки, охранявшей цыплят.

Но всем этим бабушка нас не побеспокоила, старалась, чтобы мы спокойно пробыли вместе как можно больше, не срывая преждевременно Люсю домой. Сказано — родная мать! Вложила в воспитание и учёбу Люси все свои силы и возможности, хотя оставалась одна, так как её муж Павел умер достаточно рано.

При расставании с Люсей мы явно нервничали, высказывали друг другу какие-то последние наставления и пожелания. Расцеловались на дорожку и — в дальний путь.

После её вылета я вдруг обнаружил в своём кармане Люсин паспорт, оказывается, она улетела без какого-либо официального документа, только авиабилет у неё на руках. Возвратившись тут же в этот аэропорт, я обратился к администрации, чтобы дали телеграмму в Москву и на борт самолёта о том, что у этого пассажира паспорт остался в аэропорту Артёмовска, будет выслан почтой на домашний адрес в город Жданов.

Как потом рассказала Люся, она не проверяла наличие своего паспорта, летела спокойно и только из уст стюардессы узнала, где её паспорт. При пересадке в Москве она спокойно использовала только эту радиограмму об отсутствии паспорта, полученную из Артёмовска. Домой добралась без каких-либо приключений, а паспорт потом получила по почте. Да, такое путешествие без паспорта было возможным только тогда — в то прошлое социалистическое время.

Погрузка выставочных экспонатов, наконец-то, была

закончена. Портовики приступили торопливо к закреплению этого груза по-походному, стремясь хотя бы на этой операции наверстать какую-то часть упущенного времени. Поэтому не обошлось без огрехов. Во время шторма пришлось в море ложиться судну по волне и силами палубной команды дополнительно закреплять некоторые грузовые места. В основном это относилось к металлическим конструкциям, которые в период качки издавали неприятные характерные звуки при их переваливании то в одну, то в другую сторону при накренениях судна. Устранение этих упущений, допущенных портовиками порта Находка, отмечено также далее — в главе III.

С выходом в загранрейс закончился наш основной каботажный арктический рейс[75], ради которого мы были откомандированы на Дальний Восток. У нас сложилось впечатление, что перевозка энергетической угольной шихты всего около 9 тыс. тонн — это такое незначительное количество, ради которого вряд ли было целесообразно гнать судно с Чёрного моря на Дальний Восток. А с другой стороны в такие продолжительные и морозные зимы, как в Арктике, даже прекращение работы теплоэлектростанции на один день сравнимо со стихийным бедствием. Возможно, и в данном случае приемлема будет известная поговорка: мал золотник, да дорог. Все эти вопросы остались вне нашей компетенции. Мы со своей стороны, как моряки, приложили в этом рейсе максимум усилий для выполнения полученного задания, как раньше тогда было принято говорить: выполнили задание партии и правительства с честью!

Дополнительное крепление выставочных экспонатов в штормовых условиях в Японском море было небезопасной операцией. На ходовом мостике оставались капитан и вахтенный третий помощник, удерживая судно строго по волне. В трюме совместно с палубной командой работал старший помощник. Приходилось выделывать почти цирковые номера в виде канатоходцев или эквилибристов — протаскивали стальные тросы и обжимали их после закрепления с помощью талрепов. При этом надеяться на «авось», что и так сойдёт, не приходилось, море тут же проверяло результаты нашей работы. Техника безопасности была выдержана, разумеется, под строгие окрики старпома, наблюдавшего за каждым перемещением матросов. В результате этого травм удалось избежать. Груз подкрепили надёжно. Крышки трюмов, открывавшиеся поочередно для подкрепления грузовых мест, уложили снова на свои места на уплотнительную резину и закрепили их по-походному. Судно вновь легло на курс, ведущий к Симоносекскому проливу.

Переход по Тихому океану, огибая остров Сикоку, проходил уже по достаточно хорошей погоде. По прибытии в порт Осака т/х «Долматово» без задержек был поставлен к причалу под выгрузку, которая была осуществлена за период чуть более полутора суток. Работали в этот раз на судне профессиональные японские докеры. Увольнение экипажу в город было сделано на короткий период только для посещения припортового рынка. Заполучив пополнение свежих продуктов, мы в балласте вышли снова в море.

Уже был получен на судно очередной наряд нашего диспетчера. Надлежало следовать нам к острову Рождества в Индийском океане для погрузки фосфатов назначением на порт Джилонг (Австралия), находящийся к югу от параллели 38° южной широты, недалеко от австралийской столицы Мельбурн.

Снова переход по Тихому океану, огибая Филиппинские острова. Пересекли по диагонали всё Филиппинское море, затем Целебесское море между островом Борнео и Филиппинами, и через Макассарский проход вышли в Яванское море (внутреннее индонезийское море).

За период океанских переходов наш штурманский состав уже хорошо отработал определения широт и долгот места судна астрономическим методом. Свои точки каждый из них проставлял теперь на путевых картах без дополнительных напоминаний старпома.

Однако при проходе в Яванском море вокруг оказалось множество мелких островов, отбиваемых на экране радиолокатора, было крайне трудно установить, где же какой остров. Поэтому на своей вахте, в навигационные сумерки, я специально запасся 5-тью высотами звёзд, линии положения по которым подтвердили после окончания астрономических расчётов, правильность наших навигационных определений. Такая чрезмерная «перестраховка» была вызвана влиянием на нас прошлого случая в Симоносекском проливе, когда мы едва не выскочили на камни. В данном рейсе всё протекало нормально. Мы уверенно следовали через море Бали к проливу Ломбок, между грядой индонезийских островов, для выхода уже в Индийский океан.

Остров Рождества (CHRISTMAS ISLAND), расположенный почти на половину градуса к югу от параллели 10° южной широты и около 1 градуса к западу от меридиана индонезийской столицы Джакарты (10,6°, 8 E), был указан в лоции того времени с примечанием, что координаты острова определены приблизительно. С учётом возможной некоторой неточностью счисления ещё и нашего пути мы с особым вниманием следили

по радиолокатору за окружающей обстановкой, опасаясь проскочить этот небольшой остров среди океана. Однако в результате, как оказалось, вышли к нашему месту погрузки великолепно.

Остров Рождества вулканического происхождения, поднялся почти в виде террикона из глубины океана, вокруг глубины свыше 6 тысяч метров. Гористая его поверхность покрыта буйной тропической растительностью. Кроме карьера по добыче фосфатов и небольшого участка по их размалыванию, других объектов на острове нет. От карьера к промышленным мельницам проложена небольшой длины узкоколейная железная дорога. Маленький жилой посёлок предназначен только для рабочих этого предприятия, которых на острове немного. Объезжая остров в ознакомительной экскурсии с агентом нашего судна в автомобиле типа «Виллис», невольно бросилось в глаза, что жилые дома — коттеджи, как у агента, так и у других на замки повсеместно не запирались, так как командировочных по контрактам здесь весьма мало, а местного населения совсем нет. Да и каких-либо приобретений, кроме самого необходимого для временного проживания у командировочных, также нет. Поэтому случаи хищений здесь абсолютно исключены — не имеют смысла.

Особо примечательным оказался на этом острове местный обычай постановки судов под эстакаду погрузки фосфатов. С подходом судна на борт прибывает местный лоцман со своей швартовной командой, полностью заменяющей всех судовых специалистов на палубе, участвующих в швартовных операциях: третьего помощника на баке и второго помощника на корме, боцмана у брашпиля и старшего матроса у шпиля на корме, а также всех матросов, расписанных по швартовному авралу. Таким образом, вся палубная команда превратилась в зрителей, наблюдавших за работой местных швартовщиков, не вмешиваясь ни в какие их действия. Более того, в больших металлических лотках на палубу с помощью судовых кранов были подняты бухты швартовных концов, определённой длины и назначения, для обеспечения креплений судна под эстакадой. Впервые в своей практике мы все с нескрываемым любопытством наблюдали такую своеобразную постановку судна под погрузку.

Вероятно, такой вариант швартовных операций здесь сложился в результате многолетнего опыта работы в условия открытого океана, с частыми волнениями и опасностями повреждений погрузочной эстакады. В результате указанных мероприятий они достаточно быстро ошвартовали т/х «Долматово» под эстакадой. При съезде на берег я обратил внимание, что наш становой якорь был отсоединён от якорной

цепи без нашего участия, и лежал на берегу в ожидании возвращения на своё место после погрузки. Сама наша якорная цепь соединена со швартовной цепью, ведущей к мёртвому якорю у эстакады где-то на дне океана.

С началом погрузки судна, согласно выданному каргоплану, в трюм была опущена почти полуметрового диаметра погрузочная труба, по которой подавался размолотый до порошка груз фосфатов. Тонны высыпаемого груза мелькали с удивительной быстротой на электронном табло над этой погрузочной трубой. В таких условиях погрузка около 9 тысяч тонн фосфатов заняла всего около 6 часов. Необычной была для нас такая производительность, вероятно, она была продиктована здесь также океаническими условиями. При этом главный двигатель оставался на период погрузки в постоянной готовности.

Судовой агент, сопровождавший старпома по этой короткой ознакомительной поездке по острову, подарил мне специальную карту — рисунок этого острова с изображением вокруг на полях местных рыб, птиц и зверушек, которых здесь водилось в изобилии. Надо полагать, что такие сувениры в виде этой карты агент нередко практиковал дарить и на другие суда, приходящие к ним под погрузку.

Вызвал немалый интерес, только здесь обитающий, вероятно, особый вид крабов, называемых краб-разбойник, которые обосновались на местных деревьях, в основном на пальмах. Позже вызвал аналогичный интерес австралийский медведь-коала, живущий также на деревьях. Различные попугаи и птицы на этом острове были весьма привлекательными. Однако запасаться какой-либо живностью с острова морякам не разрешалось в связи с весьма строгими карантинными правилами Австралии (на их своём отдельном от всего мира особом континенте), куда направлялся постоянно основной грузопоток фосфатов и куда вскоре отправимся и мы.

По просьбе грузоотправителей на борт т/х «Долматово» был принят один попутный пассажир-инженер, у которого закончился срок его контракта по работе на острове.

Без всяких проблем тот же местный лоцман со своей швартовной командой, после подписания с агентом грузовых документов, отшвартовал т/х «Долматово» (не забыв при этом возвратить на место наш становой якорь). Комиссий по оформлению приходов и отходов на острове Рождества не было. Все необходимые формальности осуществлял только один агент судна, который тепло провожал нас к его родному материку — в Австралию.

Перед самым отходом на борт судна согласно нашей заявке

было доставлено несколько корзин с бананами, ананасами и грейпфрутами для разнообразия нашего морского стола. Эти сугубо тропические фрукты на острове Рождества природа позволяет собирать круглый год.

Несмотря на постоянное внимание повара В. Чаковского и судового врача В. Бондаренко к составляемым старпомом заявкам на закупку продуктов, не обошлось по этому поводу без определённой критики. На общем собрании экипажа выступил второй механик г-н Овсеенко. У него были изъяты, вскоре после отхода из порта Находка, дубликаты ключей от артелки и обиды за эти «аракчеевские» действия, проявленные старпомом, вероятно, ещё не прошли:

— Сейчас, как говорится, благодатная осень, а у нас недостаточно в ар-телке разнообразия привычных для нас продуктов, к примеру, арбузов и дынь, винограда и абрикосов…

На такое замечание пришлось ответ держать, конечно, старпому. Напомнив всем, что наши закупки продуктов за рубежом лимитированы прежде всего нормами затрат в валюте, которыми постоянно руководствуются и повар, и судовой врач при составлении наших заявок, в первую очередь выбирается, разумеется, более дешёвый ассортимент. Однако, пожелания второго механика наверняка будут позже учтены при наличии возможности, конечно. Ссылку на «благодатную» осень вряд ли можно полностью использовать применительно к нам, ведь после пересечения экватора, когда у нас там дома осень, то здесь в южном полушарии уже ранняя весна. Поэтому в обратном рейсе мы пересекаем все сезоны года, как сейчас, так и пересечём их в обратном порядке потом, за период перехода по Индийскому океану.

В итоге критика второго механика дальнейшего развития на общем собрании не получила, так как судовое питание на т/х «Долматово» было намного лучше, чем некоторые из моряков питались даже у себя дома.

В южном полушарии, действительно, наступил уже благодатный весенний период и даже близость «ревущих сороковых широт» не вызвала штормовых миль на всём нашем переходе к порту Джилонг. Рейс протекал без каких-либо происшествий, в обычном судовом ритме на длительном переходе.

Получив достаточно подробный инструктаж от агента с острова Рождества, мы в основном нормально подготовились к работе комиссии, оформляющей судозаход иностранного судна в территориальные воды Австралии.

Однако в отношении нашего «пассажира», не входившего в

судовую роль, а это касалось нашей дворняжки, именуемой «Пантюха», пришлось принять меры. Изготовить для него будку и закрыть его на весь период в подшкиперской на ключ под ответственность боцмана, без права прогулок на палубе в течение всего времени пребывания в порту. Такое требование было выставлено по приходу австралийской карантинной службой.

В процессе общения с нашим действительным пассажиром, инженером с острова Рождества, кто-то из экипажа в рейсе подарил ему небольшие рога-панты северного оленя. Не исключено, что такой подарок мог сделать именно третий помощник, большой любитель «плоских» шуточек. Пусть, дескать, вернётся инженер домой из своей командировки по-настоящему «рогатым». Подарок этот через несколько часов после ухода с судна инженер, однако, принёс обратно — карантинная служба порта не пропустила его с этими рогами на территорию Австралии.

Подход к причалу выгрузки фосфатов осуществлялся с помощью лоцмана по достаточно длинным подходным каналам, ведущим к загородному химическому комбинату. В связи с быстрой выгрузкой увольнений экипажу не проводили, так как отсутствует регулярный транспорт в город и слишком далеко добираться к его центру. Тем более что через сутки мы снова уже снялись в рейс для захода под погрузку шерсти в кипах из порта Аделаида, назначением на Азовье, в порт Жданов.

В порту Аделаида, основном порту штата Южная Австралия, мы познакомились более детально с существующими здесь правилами и обычаями, характерными исключительно для этого необычного континента. Сразу после работы комиссии, оформляющей приход т/х «Долматово», на борт судна прибыл технический инспектор от стивидорной компании, который детально проверил состояние судовых грузовых кранов. Замерял диаметры стальных грузовых шкентелей, потребовал вновь запатронарить[76], до начала грузовых операций, на всех тросах места сплесней, вблизи гаков (во избежание возможных повреждений рук докеров при зацеплении или снятии стропов с грузового гака).

После убытия технического инспектора к судну подошла бригада портовых докеров — солидные мужчины, с большим объёмом их трудового живота, с кожаными перчатками, в широкополых шляпах. Все они спокойно прогуливались по причалу вдоль борта.

Вахтенный четвёртый помощник г-н Тищенко, бывший горный мастер, работавший до мореходки на шахтах Донбасса, обратился через третьего помощника, который вышел к трапу,

сопровождая судового агента при его уходе, со своим наболевшим вопросом:

— А почему это докеры не поднимаются на борт судна?

Агент судна тут же пояснил:

— Так вы ещё не повесили страховочную сетку под трапом. Эти докеры, конечно, не поднимутся на борт судна при отсутствии такой сетки.

После этого у трапа на вахте остался один 4-й помощник, а вахтенный матрос был отправлен к боцману в подшкиперскую за страховочной сеткой. Увидев развешанную страховочную сетку под трапом, докеры не спеша поднялись на главную палубу и продолжили прогуливаться уже вдоль комингсов трюмов, заглядывая то в трюмы, то в вентиляционные лазы, внутри которых смонтированы с постройки судна скоб-трапы для спуска людей на деку трюма. Докеры явно не имели намерений сравнить свои солидные объёмы с внутренним диаметром вентиляционных лазов — слишком уж богатырские у них были животы, такие обычно не приемлемы для докерской работы. В этой связи невольно вспоминается морская байка, что однажды у одного из капитанов с таким животом кто-то из береговых работников спросил:

— Вам случайно не мешает такой объём живота?

Капитан, нисколько не смутившись, спокойно пояснил:

— Нет, конечно, даже наоборот — только помогает. Когда при качке судна необходимо как следует рассмотреть движение встречных судов с верхнего мостика, то упершись в леера, переваливаю животом через леер, чтобы надёжно удерживаться за него, а двумя руками тогда могу свободно держать продолжительное время бинокль, наблюдая за развитием ситуации. Прекрасное решение!

Такая байка затрагивает профессию капитанов, а применительно к докерам, казалось, создаёт абсолютно неразрешимую проблему. Как выяснилось, в австралийских условиях всё обстояло иначе.

Вскоре на борту судна появился представитель грузоотправителя, который через старшего помощника пояснил, что для работы докеров требуются трапы, так называемые «австралийского» типа, с поручнями, позволяющие непосредственно с палубы опускаться на деку трюма.

— Такие трапы у нас уже готовы, переносные, прямо с палубы можно будет спускаться в трюм. Вот вскоре их подвезут. Просьба к вам — с докерами не спорить, ведь они могут развернуться и уйти с судна…

После установки на трюмах указанных «австралийского» типа

переносных трапов погрузка, наконец, была начата. При этом каждую бригаду сопровождал бригадир, решающий все вопросы, относительно укладки груза в трюме и по любым другим вопросам, затрагивающим работающую бригаду. При наступлении обеденного перерыва таковой продолжается достаточно большой промежуток времени — несколько свободных часов отдыха. Поэтому следующая бригада тут же приступает к работе после ухода первой. А бригадир остаётся всё тот же, на обе бригады. Чтобы не терять времени на обеденный перерыв самого бригадира, надлежит нам организовать для него за счёт судна обеденное питание, непосредственно на судне, по заранее согласованному с ним меню.

Пройдя все эти необычные для нас «испытания» перед началом погрузки вахтенный помощник г-н Тищенко в присутствии австралийского бригадира и некоторых членов экипажа у трапа, не выдержав всех таких австралийских обычаев, «выдал на гора», как говорится, свой интеллект горного мастера:

— Эх, если бы эти докеры да попались мне, к примеру, в своё время в угольной шахте, то они бы у меня себе на хлеб не заработали. Это я вам гарантирую. Научил бы я их, как уважать пьяную обезьянку через мокрую портянку… и т. п.

Не знал г-н Тищенко, что присутствовавший у трапа молчаливый бригадир владел русским языком. Здесь много, оказывается, осело бывших полицаев после завершения ВОВ. Вероятно и этот молчаливый «австралиц» был из их же числа.

Не зря по прибытии в Жданов после этого рейса мы узнали, что следом за нами полетела жалоба в Москву о том, что «советские моряки охаивают австралийские профсоюзы портовых докеров за плохую работу…» (удивительно, что не упомянули при этом о «пьяной обезьянке…»).

Разбирался потом по приходу с нами, опрашивая экипаж по этому поводу, один из сотрудников профкома АМП — без каких-либо определённых оргвыводов. Для наших профсоюзных руководителей необычные условия работы в Австралии показались, надо полагать, также далеко не адекватными международным правилам.

Почти с первых дней после ошвартовки в порту Аделаида началось паломничество эмигрантов на наше судно. Почти ежедневно для них «прокручивались» наши последние советские фильмы, после общего чаепития в столовой команды.

Первоначально на судне побывал представитель местной украинской диаспоры с вопросом:

— Скажите, пожалуйста, а кто у вас в экипаже именно украинец? Ведь мы не общаемся здесь с русской диаспорой…

Такое разделение для нас, живущих в составе СССР, было просто не понятно, поэтому в присутствии этого эмигранта я спросил у вахтенного матроса у трапа в качестве наглядного примера:

— Петя, а ты можешь нам чётко ответить: кто ты — украинец или русский?

— Я действительно не помню как там, в гражданском паспорте, мне записали то ли украинец, а может быть русский. Да какая разница при этом? Ведь в прессе ведут даже дискуссии, не ввести ли в графе национальность единую запись для всей социалистической общности, например, «советский» или ещё какую-либо, аналогичную…

Такой ответ нашему эмигрантскому собеседнику, явно, не понравился. В последствии прежде, чем направить на судно своих коллег, украинцев, для вечернего чаепития с экипажем, он звонил на судно и интересовался посещением русских эмигрантов, чтобы избежать одновременного посещения с русскими.

Разделение по национальному признаку нам казалось в полной мере каким-то атавизмом, пережитком, не приемлемым для нас. Но, увы, такие настроения, оказывается, существовали.

Встречаясь с эмигрантами различных поколений, воочию увидели мы многие аспекты их необычной жизни. Казалось, что с момента выезда за рубеж эти люди остались в том времени, в период которого они покинули родину. Это относилось как к произношению русского языка, так и даже к тем старым анекдотам и загадкам того прошлого времени. Одну из подобных загадок, предложенных старпому об одновременном переходе из трёх домов, чтобы пути не пересекались (обычно с рисунком на обратной стороне спичечного коробка) впервые довелось услышать в те, уже давно забытые, первые послевоенные годы.

Встретились и более серьёзные примеры эмигрантского бытия, о которых приходилось слышать из лекций первого помощника. К примеру, с некоторым удивлением, будучи в гостях у одного «фабриканта», я перелистал несколько страниц, небольшой по размерам, эмигрантской газеты «Единение». Там были освещены с соответствующими комментариями основные международные новости, а в основном — местные, австралийские события. На последней странице достаточно объёмный перечень кратких некрологов: умер граф такой-то, похоронена графиня такая-то и т. д. Мысленно про себя, не вызывая встречного возмущения, подумал — ушло их время и пора, конечно, им всем на вечный покой.

Пригласил нас в гости солидного возраста эмигрант, у которого, как он сообщил, рядом с домом находится небольшая

фабрика по производству игрушек. Побывали мы в гостях у него вместе с первым помощником П. Хороших. Оказывается, на своём приусадебном участке этот предприниматель соорудил небольшой навес (где-то в пределах 5х5 метров), под которым они с женой шьют из натуральной шкуры медведей коала таких же серых игрушечных медвежат[77], довольно забавных, размером около 15 см. Когда появляется от магазинов, скупающих игрушки, более объёмный заказ, то в помощь себе они приглашают иногда соседку. Вот это и есть их предприятие — «небольшая фабрика».

Некий молодой парень, по имени Вася, сын эмигрантов, заявил, что хотел бы отправиться вместе с нами домой, на родину родителей. На вопрос о профессии он ответил, что у него их несколько:

— Могу собирать фрукты, проводить уборки в доме, могу также прекрасно стричь овец…

В процессе вечерних посиделок на судне за «чаепитием» он как-то перебрал спиртного, поэтому при возвращении домой со своим коллегой попросил его остановить машину у обочины — стало Васе плохо. При этом, как нам потом говорил, он обронил где-то паспорт, а в каком именно месте не помнит. Если до нашего отхода из второго порта погрузки Фримантла, что вблизи города Перт (Perth), успеет оформить новый паспорт, то, дескать, постарается нас догнать. Мы понимали, что такие намерения о переезде без официальной визы консульства не решаются, о чём его заранее предупредили.

Конечно, позже уже во Фримантле, этот Вася больше не появился. Однако, разговаривая по радиотелефону уже на рейде порта Суэц с судном из ЧМП, идущим также из Австралии, в процессе формирования каравана для прохода Суэцким каналом, мы выяснили, что у них на борту, действительно, находится семья эмигрантов по фамилии Ивановы из Австралии, которые возвращаются домой, на родину. Мной был задан вопрос о них:

— Ну и как они себя чувствуют, приближаясь к родным берегам? Не сожалеют, что уехали?

— Нет! Радуются, но уже здесь даже при этой температуре мерзнут, отвыкли от наших российских морозов…

Порт Фримантл (Fremantle) расположен в штате Западная Австралия, окружён горной цепью, именуемой Дарлинг. Живописное побережье омывается Западно-Австралийским течением, направленным в данное время года к NNO. Поднимаясь далее вдоль австралийского материка на подходе к Кокосовым островам это течение последовательно поворачивает на запад и на широте архипелага Чагос встречается с Муссонным противотечением, идущим параллельно экватору строго на

восток. Все эти особенности позже, при пересечении Индийского океана, мы ощутили воочию на себе по результатам астрономических определений местоположений т/х «Долматово». Это был окончательный вердикт всем нашим штурманским приключениям за такой необычный дальневосточный рейс. Но обо всём этом дальше изложу лучше по порядку.

Город Перт, расположенный недалеко от порта Фримантл, современный, красивый по своей архитектуре. В центре города расположены в основном деловые конторы, служебные офисы, красочные витрины различных магазинов и некоторые малые предприятия. А жилые районы обосновались в виде большого числа загородных двухэтажных коттеджей, окружённых приусадебными участками с фруктовыми деревьями, цветниками и небольшими грядками различных овощных культур. У каждого такого коттеджа стоит личный транспорт, как говорится, автомобиль — это не роскошь, а способ передвижения в деловую часть города. По приходу т/х «Долматово» судно посетили, один за другим, два шипшандлера, как оказалось, с одинаковой фамилией. Это были родные братья, греки по национальности, которые раньше занимались своим бизнесом в одной компании. Но, обнаружив у одного из них, нечестное отношение к шипшандлерским доходам, они окончательно рассорились и расстались. Каждый теперь содержит свою индивидуальную фирму. Мы, не вдаваясь в правоту кто же из них более справедлив, заказ продуктов сделали у обоих, ориентируясь на их цены. У кого что дешевле, тому и отдавалось предпочтение. Позже каждый из них пригласил нас к себе в гости. Как старший помощник, проводивший заказ продуктов, я выбрал себе одного из них, а группе во главе с капитаном достался второй шипшандлер. Как потом стало известно, наш первый помощник П. Хороших успел побывать в гостях с обеими группами, ведь мы по времени посещения с капитаном разделились так, чтобы на борту постоянно оставался кто-то из нас двоих.

В капитанской группе при посещении второго шипшандлера было всего три человека, включая самого капитана. Первый помощник и третий штурман были выбраны в состав увольняемой группы самим капитаном. Вежливый грек доставил их лично на своём прекрасном автомобиле в загородный коттедж, где он проживал. Его дом, кстати, находился на одной улице с братом, буквально напротив, хотя они между собой, как уже раньше нам стало известно, абсолютно не контактировали. Поэтому первый помощник остерегался, с опаской оглядываясь, чтобы не встретиться с первым шипшандлером, у которого он уже побывал сутки до этого в составе группы старшего помощника. Но всё

обошлось без инцидента. Приём прошёл и у этого шипшандлера на высоком уровне. Все остались довольны.

Не обошлось, однако без забавных комментариев, как обычно, из уст нашего третьего помощника. По прибытии на судно он рассказал, что в процессе угощений добродушный грек предложил им на десерт попробовать, поданный на большом блюде, кусочками нарезанный сыр рокфор[78]. Первый помощник, посмотрев на не совсем привлекательный вид темно-синих вкраплений целебной голубой плесени, немедленно отказался:

— Спасибо, я такой сыр не люблю!

После этого он повернулся вновь к своему собеседнику. А добродушный грек продолжил угощение этим сыром и других, поясняя при этом, что этот сыр помогает восстанавливать сексуальную возможность мужчин. Услышав такую небезынтересную информацию, первый помощник, прервав свою беседу, тут же повернулся к шипшандлеру с блюдом:

— А можно и мне попробовать кусочек?

Присутствующие при этом, конечно, многозначительно переглянулись.

На борту судна, в ограниченном кругу своих закадычных друзей из экипажа, третий помощник свой рассказ завершил небольшой ремаркой:

— Теперь понятно, почему молодая жена помполита так поспешно решила вернуться домой в Киев, сразу после нашего прихода в порт Находка…

Стоянка под погрузкой в порту Фримантл, как и в первом порту Аделаида, затянулась на продолжительный период. Кипы с овечьей шерстью подвозились к борту на грузовых автомобилях далеко не регулярно. Вероятно, отправка этого товара осуществлялась от нескольких поставщиков. Надо полагать, что этот закупочный контракт был заключён на корпоративной основе с многими производителями, занимающимися разведением и содержанием овечьих отар. Поэтому грузовые операции совершались без спешки и всё время только на один ход.

По поводу этого моряки неоднократно шутили: когда заика смеётся? Если встретит заику большего, чем он сам! Вот, к примеру, черноморские суда, выделяемые изредка для доставки из Индонезии товарного латекса[79], заготавливаемого в виде правильных кубиков после застывания, размером около 0,4 х 0,4 м, теряют под погрузкой у множества индонезийских островов по несколько месяцев, блуждая от одного острова к другому в ожидании пока каучуковые деревья «накапают» необходимое количество своего сока для заготовки товарного

латекса.

А в нашем случае, для загрузки кип с овечьей шерстью, требуется всего несколько недель. Ясно, можно не унывать, ведь ситуация у нас далеко не хуже всех.

У первого помощника в период этой продолжительной стоянки судна забот невпроворот — интернациональная работа в полную силу. По-прежнему по вечерам к чаепитию и к просмотру наших советских кинофильмов собирается на борту большое число различных русских эмигрантов. Каждому из них хочется узнать из первых уст, как там у нас на родине сейчас протекает жизнь, что нового у нас, какие цены в магазинах и на рынке и т. д. В свою очередь и они, конечно, делились информацией о своём «житье-бытье» за рубежом. К примеру, существенно удивило, что у них, в Австралии, оказывается можно в кредит оформить всё, что пожелаешь — холодильник, машину, квартиру. При этом в случае, если за свою жизнь кредитуемый не успел с банком рассчитаться, то все недоимки ложатся в полном объёме на его детей, вступивших в наследство. А у нас, без частной собственности, такое положение, конечно, неприемлемо, поэтому вполне не был лишён определённого смысла известный в советское время вывод, что дети за родителей не отвечают.

Запомнилась своей необычной судьбой молодая женщина, которая прибыла в Австралию по вызову своего отца в связи с тяжёлой его болезнью. Оказывается, пока оформлялись все дипломатические формальности там у нас, отца уже похоронили. Поэтому приняла её австралийская мачеха, с которой продолжительное время проживал её отец. Отнеслась мачеха к дочери своего мужа весьма по-доброму, тепло и с большой заботой. Вместе они посещают до сих пор могилу отца. Задержалась эта молодая женщина в Австралии на продолжительное время, уже истёк срок действия выданного ей загранпаспорта, а она всё никак не решается принять окончательное решение — возвращаться назад домой или нет? По совету мачехи устроили её здесь временно на работу.

— Теперь учу английский язык, а пока общаюсь с сотрудниками с помощью карманного разговорника. Что делать дальше — не знаю…

Детей дома на родине у неё нет, остался только один муж, который изрядно в последнее время употребляет спиртное. Достатка в семье также нет, а изменений к лучшему не предвидится. Так как же быть в этой ситуации? Пока неразрешённый вопрос!

Со своей стороны старший помощник посоветовал ей собраться с мыслями и, конечно, возвращаться домой. К такому

доводу были приведены известные нам многочисленные примеры других эмигрантов, которые многие годы провели за рубежом и, тем не менее, стремятся вернуться домой. Достаточно, к примеру, стремление старика Порошина из Японии: умереть только под родными берёзками… Ностальгия — это достаточно серьёзная вещь!

Однажды днём, в рабочее время, судно посетила одна экстравагантная австралийская женщина в белом летнем костюме, в белой шляпе, в белых шортах, с жеманными манерами. Однако по своему возрасту она никак не соответствовала выбранному костюму фривольной «куртизанки». Сидела в приёмном салоне старпома, забросив нога за ногу, с длинной дамской сигаретой. Неприкрытые дряблые мышцы ног выдавали достаточно солидный её возраст. Говорила она, разумеется, только по-английски.

Оказывается, это — жена одного из местных докеров, который работал в период нашей погрузки где-то в порту на других судах. Семейная фамилия у них Вильямсон. Её муж оказался любителем поэзии, издал ранее небольшой сборник своих стихов. Одну из таких книжечек он подарил позже старпому с авторской надписью. В очередную субботу они запланировали провести у себя дома поэтический вечер с участием близких друзей и приглашённых. У этой супружеской пары детей не было, поэтому подобные общественные мероприятия для них были, вероятно, традиционными. Принять участие в этой вечерней «посиделке» пригласили и нас, как представителей большой, но малоизвестной для них страны СССР. Им было поистине интересно пообщаться с советскими моряками.

Несмотря на повышенный уровень по своему значению этой идеологической встречи первый помощник П. Хороших отказался от участия, сославшись на своё недомогание. Капитан Лев Дмитриевич из-за проблем с английским языком также отпадал сам по себе без комментариев. Пришлось эту нашу группу интернациональных активистов возглавить старшему помощнику. В состав этой группы были включены боцман и третий помощник, как наиболее активные при общении с любой, даже незнакомой аудиторией. Выбор оказался правильным.

Поэтический вечер проходил в большом зале в доме Вильямсона, этого небезынтересного докера-поэта. Сидели все прибывшие по кругу и поочерёдно читали свои стихи. После каждого такого выступления наступала пауза для выслушивания отзывов и критики. У каждого кресла и стула, на которых расположились собравшиеся, прямо на полустояли, принесённые

каждым только для самого себя различные напитки — пиво, виски, вино. Каждый угощался самостоятельно, когда и как хотел, непринуждённо участвуя в общей беседе и отпивая по глотку своего излюбленного напитка. Перед окончанием этой встречи вокруг каждого из нас собралась небольшая группа со своими рассказами и вопросами.

Далее почти все участники разошлись, а для небольшой группы самых близких друзей и наших приглашённых моряков на веранде был накрыт стол с угощением. Теперь уже поднимались тосты сообща за различные добрые пожелания. Поэтический вечер закончился вполне пристойно, дружественно, где-то за пару часов до полуночи. Кстати, жена этого докера-поэта проводимым вечером была одета уже вполне нормально, ничем не выделяясь на общем фоне приглашённых. Вероятно, докер приложил своё поэтическое дарование и к избирательному вкусу своей жены. От общения с ним, несколько угрюмым на первый взгляд, сложилось самое прекрасное впечатление — хоть и докер, но настоящий австралийский интеллигент.

В последний день перед отходом т/х «Долматово» в капитанском салоне разразился почти настоящий скандал, между капитаном и шипшандлером, доставившим на борт судна два здоровенных ящика английских сигарет «три пятерки». Оказывается, за сутки до этого происшествия, когда старпом с группой был в увольнении на берегу, на судно прибыл шипшандлер, вызванный нами ранее через агента для заказа представительских капитану.

Лев Дмитриевич решил не приглашать кого-либо из своих помощников для общения с шипшандлером, так как заказ у него был, оказывается, достаточно простой — желание приобрести всего пару блоков хороших представительских сигарет. Сам капитан не курил, но к приходу в Жданов для раздачи по паре пачек сигарет лоцману, кадровикам и другим представителям, конечно, готовился. Как они общались с этим новым прибывшим шипшандлером на английском языке, можно только догадываться. Жаль, что такие товары, «бондовского» характера (привозимые в Австралию из-за рубежа на «бондовский» склад, с которых ещё не взыскана таможенная пошлина), не были в ассортименте наших знакомых греков, двух братьев — продуктовых шипшандлеров. Они бы, надо полагать, не допустили такого досадного недоразумения.

Капитан горячился, поясняя суть произошедшего между ними:

— Я ведь ему не только русским языком сказал, но и на пальцах показал — two blocks only!

Шипшандлер удивлённо при этом, оказывается, переспросил:

— Two cases?

— Yes, yes! — ответил капитан.

Дальше комментарии, конечно, были излишни. В словарном запасе капитана слова «case» (ящик) ещё не было, не успел освоить, а подтверждение шипшандлеру сделал вполне убедительно.

Что же нам теперь делать дальше с этими двумя ящиками — достаточно серьёзный вопрос. Капитан продолжал горячиться:

— Пусть, бестолковый, забирает свои ящики с сигаретами обратно!

Шипшандлер на такой поворот дела пояснил, что он работает с «бондовскими» товарами, за которые при реализации в Австралии платится определённая таможенная такса. При транзитной продаже (на судно) такая такса минимальная, так как товар следует дальше. Теперь в случае «завоза» этих сигарет в Австралию (при возврате ящиков обратно) надо оплатить полностью импортную таксу, которая в несколько раз выше «транзитной» таксы. Кто же оплатит ему эти дополнительные расходы? Разумеется, конечно, только сам капитан.

В итоге Лев Дмитриевич вынужден был стать владельцем этих двух ящиков английских сигарет с маркой «555».

Позже капитан распорядился рядовому составу раздать по одному блоку этих сигарет, а командному составу — по пять таких же блоков. Соответственно, третьему помощнику надлежало провести удержание за розданные сигареты при выдаче экипажу валюты. Все на судне восприняли такую ситуацию необычной распродажи с пониманием, некоторые даже с юмором. Только первый помощник П. Хороших взмолился капитану:

— Лев Дмитриевич, ведь я же не курю, зачем мне эти пять блоков сигарет?

— Я тоже не курю, как тебе известно. Поэтому ничего страшного. Будешь угощать друзей и официальных лиц в Жданове, ведь вернешься из такого замечательного дальневосточного рейса!

Эти сигареты вполне заменят подарок, ведь не зря у них марка «три пятёрки». Будет достойный эффект!

Так по приходу в Жданов весь наш экипаж вынужденно стал «щеголять» заморскими, в чудесной золотой упаковке, редкой марки английскими сигаретами «555».

Наконец, наступило долгожданное время нашего отхода вскоре после захода солнца, в вечерние навигационные сумерки. На причале собралась толпа провожающих, как наших

эмигрантов, так и некоторых австралийцев, с которыми мы общались на поэтическом вечере. После отхода судна от причала все они начали махать руками и головными уборами, доносились громкие крики: «До встречи на родине!» Кто-то запустил даже в небо несколько прощальных ракет.

Закончив разворот судна на выход, мы дали в машину команду — сначала «Малый ход», а затем «Средний ход вперёд». В ответ провожающим прозвучали три продолжительных прощальных, мощных, судовых гудка. Скоро гостеприимная Австралия осталась далеко за кормой, теперь полным ходом только домой!

С выходом из порта Фримантл в открытый океан, мы сразу легли на генеральный курс 309°, ведущий к экваториальному проходу между атоллами Мальдивской гряды, протянувшейся почти по меридиану порта Бомбей (73º E) от параллели индийского порта Хановар (14º N) до параллели на 7,5 градусов южнее экватора. Ширина экваториального прохода между атоллом Сувадива (Suvadiva) и островом Фуа-Мулаку (Fuvamulah) составляет чуть более 30 миль. Попасть в этот пролив в прежнее время, при отсутствии спутниковой навигации (GPS), было, конечно, аналогично попаданию в «игольное ушко». Мы знали, что дальневосточный буксир-спасатель «Аргус» не попал в один из таких проходов на Мальдивской гряде, выскочил на атоллы и остался там навсегда.

Действительно, при ошибке в генеральном курсе всего на 1° при плавании на протяжении 57,3 миль отклонение судна от курса составит 1 милю. В нашем случае, при расстоянии от порта Фримантл до экваториального прохода около 2990 миль с ошибкой в генеральном курсе всего в 1° отклонение составит уже 52 мили, т. е. больше почти в два раза, чем ширина самого экваториального прохода. Разве это не вариант попадания в «игольное ушко», тем более под углом почти в 40°? Здесь потребуется, конечно, подворот судна на курс 270° для более безопасного прохода именно через середину пролива.

Согласно гидрометеорологической карте Индийского океана (ГУ ВМФ — № 6311) на декабрь месяц на участке нашего перехода от порта Фримантл до экваториального прохода обычно наблюдаются нижеследующие гидрометеорологические условия.

Течения: как уже отмечалось ранее, на начальном участке пути из порта Фримантл нас подхватит на короткое время прибрежное течение со скоростью около 0,5 узла направлением к югу, а далее уже подключится Западно-Австралийское течение, которое почти до половины нашего пути к экваториальному проходу будет сносить нас со скоростью чуть менее 0,5 узла к

северу, а в конце этого участка — к северо-западу; далее подключится с такой же скоростью Южное пассатное течение, идущее строго на запад, а уже ближе к проливу — Экваториальное муссонное противотечение, идущее с аналогичной скоростью теперь уже строго на восток.

С учётом небольших значений этих скоростей и знакопеременных их направлений наш капитан решил поправок на течение к генеральному курсу не учитывать.

Ветер: на одной трети нашего пути от порта Фримантл в начальный период будет сопутствовать нам всё время почти ветер попутный, а на остальном участке вплоть до экваториального прохода ветер будет в правый борт, строго восточного направления со скоростью до 10–15 м/сек.

С учётом реальных наблюдений за ветром в процессе нашего перехода, ожидаемые направления ветра подтвердились, но по силе в действительности ветер оказался с несколько большими значениями. Капитан решил назначить постоянную поправку на дрейф +3°, т. е. генеральный курс по компасу составил в итоге 312° (без учёта, разумеется, поправки самого гирокомпаса, которая в случае обнаружения таковой должна будет учтена дополнительно).

Плавание в течение 9 суток по открытому океану, без каких-либо навигационных опасностей, не вызывало никаких дополнительных опасений. Поэтому следовали исключительно по счислению, с прокладкой нашего курса на картах-сетках, где долгота меридианов проставляется непосредственно каждым вахтенным штурманом по мере нашего перемещения.

Почти за двое ходовых суток до подхода к экваториальному проходу мы попытались астрономическим методом уточнить наше местоположение по сравнению со счислимым местом. Но эта попытка оказалась, к сожалению, абсолютно безуспешной — всё небо затянули дождевые тучи. Такое же положение продолжалось ещё около двух суток даже после нашего пересечения экваториального прохода, но при этом, как уже было ранее упомянуто, не обошлось здесь без «окончательного вердикта всем нашим штурманским приключениям».

В результате постоянной облачности создалась по-настоящему весьма серьёзная ситуация у нас на ходовом мостике. Без уточнения местоположения судна попасть в экваториальный проход просто нереально. Хорошо известна всем штурманская заповедь — «не уверен, дальше не иди!» Действительно, издревле мореплаватели в подобных случаях ложились в дрейф в ожидании появления небесных светил, чтобы можно было определить надёжно своё местоположение. Здесь уже и

искусственный горизонт не сможет нам помочь, так как необходима видимость именно самих небесных светил. Хотя бы, наконец, солнце выглянуло! Но из-за скопления большого числа мощных облаков на различных высотах («кумулонимбусы», «цирростратусы» и т. д.)[80] они такой надежды нам тогда не оставляли.

Использование радиолокатора в данном районе также оказывается малоэффективным, так как само название «атолл» (слово «atoll» происходит из мальдивского «атолху») — обозначает коралловый остров кольцеобразной формы, внутри заключающий мелководную лагуну, обычно соединённую узким каналом с открытым морем. Из всего числа 1192 островов Мальдивской гряды только 200 заселены. Высоты коралловых островов почти на уровне океана, поэтому заметить такие радиолокационные ориентиры можно только в непосредственной близости. Даже, к примеру, если задействовать, воспринимаемый с особым курсантским юмором ещё в мореходке, самый последний из всех известных способов определений местоположения судна — «по опросу местных жителей», то в данном случае он так же не сработает, так как из всех 26 атоллов только на небольшом числе их обитают местные жители.

Использование, как «второго локатора», показаний глубин, измеренных эхолотом (аналогично предшествовавшему с нами случаю в Красном море) в данном районе не приемлемо, так как вокруг атоллов здесь повсюду сразу океанские глубины. Поэтому на своей старпомовской вахте в период утренних навигационных сумерек я мотался с секстантом и секундомером в руках по ходовому мостику с одного крыла на другое. Высматривал возможности взятия высот хотя бы парочки навигационных звёзд. Наконец-то удалось поймать и «посадить» на горизонт одну неизвестную звезду. Тут же взял на неё пеленг, чтобы установить потом по звёздному глобусу её название, так как само созвездие, в котором она находится, рассмотреть было невозможно — всё небо опять заволокла облачность. Как ни старался я поймать потом вторую звезду, ничего из этого не получилось.

Не терял надежды, что может быть днём удастся поймать в разрывах облаков солнце, приступил к астрономическим расчётам первой линии положения по указанной звезде. В итоге получил необычно большую невязку между нашей счислимой точкой и первой линией положения, которая прошла под достаточно большим углом к линии нашего курса.

Ожидание появления солнца, к сожалению, из-за тёмного горизонта не вселяло никакой надежды. Погода никак не улучшалась, а расстояние до экваториально прохода беспрерывно

уменьшалось. Главный двигатель монотонно продолжал исправно работать, создавая небольшую вибрацию. Всё идёт нормально, судовые механики после порта Находка заслуживают теперь только одобрения. А у нас на ходовом мостике такая полная неразбериха. Неужели придётся, действительно, ложиться в дрейф в ожидании появления небесных светил? Неприглядная история!

Наш капитан при этом, как говорится, проявил железный характер — не донимал нас ненужной нервозностью, не торчал на ходовом мостике и не дёргал штурманов по поводу и без. Он даже не проверял у штурманов правильность ведущегося нами счисления, хотя до сих пор мы продолжали учитывать поправку на ветровой дрейф $+3^{\circ}$.

Вероятно, военно-морская практика закалила Льва Дмитриевича и не в таких переделках. Поэтому его спокойствию можно было только позавидовать.

Однако мне, как старшему помощнику, было, как говорится, далеко не до сна уже и после окончания своей вахты. Терзал постоянно один и тот же вопрос — как же уточнить наше местоположение? Перебрав все возможные известные варианты, решил воспользоваться дополнительно к первой линии положения, по звезде, вместо второй линии положения подключить радиопеленг на аэрорадиомаяк, установленный в административной столице Мальдивских островов в городке Мале, в котором имеется международный аэропорт. Самолёты, идущие к ним на посадку, конечно, ориентируются только на этот, постоянно работающий, аэрорадиомаяк.

Расстояние от нашей счислимой точки до этого аэрорадиомаяка в Мале составляет около 350 миль, что значительно превышает даже ширину Чёрного моря (от Севастополя до Синопской бухты 190 миль). Но если учесть, что в открытом океане нет никаких береговых радиопомех и этот аэрорадиомаяк единственный в районе Мальдивских островов, радиостанций, засоряющих эфир, здесь также нет, то этому радиопеленгу вполне можно доверять.

Надлежит только выждать, когда земная ионосфера вокруг земли в данном районе перестроится с ночного на дневное состояние, после восхода солнца, т. е. восстановятся электронные слои E_1 и E_2 ионосферы, чтобы радиопеленг был взят наиболее точно.

Получив, таким образом, уточняющую обсервованную точку нашего местоположения, я был крайне удивлён — невязка со счислимым местом составила 90 миль, т. е. мы находимся в действительности значительно правее нашего курса. В обычных

условиях штурманской работы такие невязки всегда считаются «промахами» и отбрасываются, как абсолютно неверные. Полтора градуса? С такой ошибкой высоту светила мог взять, конечно, только четвёртый помощник, тогда в Аденском заливе, когда впервые обращался с секстантом. А сейчас в конце дальневосточного рейса старший помощник своим результатам уже достаточно доверял. Поэтому приступил к анализу — откуда могла появиться такая большая невязка? При проверке проделанного ранее счисления была обнаружена ошибка у третьего помощника, при нумерации меридианов на карте-сетке, по которой мы уже прошли. Эта ошибка составила 30 миль. А оставшиеся 60 миль? Чёткого объяснения, к сожалению, мы со штурманами так и не нашли. Пришлось только предполагать, что это результат неверного учёта ветрового дрейфа, т. е. поправка на ветер была существенно завышена. Поэтому и оказалась обсервованная комбинированная точка так слишком далеко справа от проложенного на карте-сетке нашего счислимого курса.

Для избежания всяких других возможных погрешностей, в том числе и в самих линиях положения — по звезде и радиомаяку, проложили дополнительные вероятностные линии положения вокруг оригиналов с допусками ±5 миль. В результате этого получили вероятностный четырёхугольник нашего предполагаемого местоположения. Дальше проложили счислимый курс уже на вход в экваториальный проход, т. е. в наше «игольное ушко», таким образом, чтобы этот четырёхугольник вероятностного положения судна безопасно вписался между проходимыми атоллами. Затем выполнили самый основной наш поворот на всём пути в Индийском океане и последовали в экваториальный проход. Стали потом с надеждой ожидать результата наших штурманских выводов, ведь дальше идём как по минному полю. В процессе движения по экваториальному проходу близлежащие атоллы мы так и не обнаружили. В случае посадки на мель, конечно, таковые были бы обнаружены. Всматривались пристально вперёд по курсу, в том числе старались упредить отмели по цвету воды, но из-за отсутствия солнечных лучей проходили эту узкость почти вслепую, аналогично проливу Лаперуза. Но там был туман, а здесь низкая дождевая облачность и далеко небезопасные вокруг коралловые атоллы.

После истечения значительного промежутка времени, когда явно было всем понятно, что экваториальный проход уже позади, мы легли на генеральный курс, ведущий непосредственно к африканскому мысу Гвардафуй. Через двое суток, наконец, закончилась эта «предательская» для нас тропическая облачность,

и все штурманы получили уже свои более или менее надёжные астрономические точки нашего местоположения. Меня эти результаты теперь особенно не интересовали, так как «последний вердикт наших штурманских приключений» уже состоялся в нашу пользу. Дальнейшие текущие определения местоположений судна на втором участке нашего пути в Индийском океане, как и подход к самому мысу Гвардафуй, у моих подопечных штурманов были получены с достаточно неплохими невязками, в пределах ±5 миль, что в принципе вполне отвечает допускам астрономической навигации. При этом никакой поправки на ветровой дрейф мы уже не учитывали. Надо полагать, что штурманская практика океанского плавания была в этом рейсе, как для них, так и для меня, весьма полезной на многие годы судоводительской работы.

При следовании по Аденскому заливу получили от нашего диспетчера план-наряд на заход в порт Бербера (Сомали), что находится на африканском побережье строго на юг от порта Аден. Оказывается, азовские суда, возвращающиеся из Индийского океана в Чёрное море, как правило в балласте, частенько получали через В/О «Совфрахт» попутную загрузку для перевозки различного живого скота на порт Джидда в Красном море (Саудовская Аравия). В нашем случае, при наличии груза шерсти в трюмах, приём этого деликатного живого груза можно было осуществить только на главную палубу. В связи с приближением, как оказалось, мусульманского праздника 14 декабря 1966 года, именуемого Рамазан, надо было срочно перевезти большую партию живых овец. Перевозки более крупного скота — буйволов, коров и верблюдов именно на палубе к этому времени уже не практиковались, так как ранее были случаи выпрыгивания таких животных через фальшборт в процессе рейса.

В порту Бербера т/х «Долматово» был ошвартован к причалу, где мы запаслись в достаточном количестве пресной водой с расчётом выдачи этой воды так же для питья перевозимому скоту. Ежедневную процедуру водопоя в течение рейса проводили сами сопровождающие овец три погонщика-бербера.

Погрузка на палубу этого живого груза осуществлялась с помощью большой грузовой сетки, подвешенной на гак нашего грузового крана. Подгоняемые к борту отары останавливались вблизи этого своего рода большого мешка, куда навалом потом забрасывались вручную овца за овцой. Выгрузка их уже на палубе судна осуществлялась отцеплением одной половины грузовой сетки и её выдёргиванием с помощью грузового крана при подъёме на «вира». При этом овцы высыпались на палубу, словно это были мешки, друг на друга, кто боком, кто вниз головой. Было жалко смотреть на такой африканский вариант варварской

погрузки живого скота.

В процессе перехода до порта Джидда погонщикам-берберам была оказана услуга нашим поваром в приготовлении им некоторых продуктов, в основном отварного риса с поджаренными кусками баранины. Интересным оказался тот факт, что, несмотря на жаркую погоду на юге Красного моря, они ни разу не запросили принятия какого-либо освежающего душа. Более того, их лохматые большие копны чёрных волос на голове, казалось, никогда не соприкасались с мылом и водой. Торчащий в волосах деревянный трезубец в виде гребешка, они изредка брали в руки и интенсивно разгоняли, видимо, живность в своих буйных волосах.

По настоянию нашего боцмана А.Логвиненко мы провели переговоры с погонщиками и получили в знак благодарности от них разрешение на забой 10 овец для заготовки свежего мяса в нашу артелку. Фактически, как оказалось, заготовили несколько больше, так как на переходе погонщики ежедневно обходили своих перевозимых овец и околевших, если таковые оказывались, выбрасывали прямо за борт. Поэтому общее количество перевозимого груза при выгрузке никак не проверялось. Боцман Анатолий Лаврентьевич упросил меня ещё в порту Токио о снабжении его солидным ножом в чехле, который он постоянно носил на поясе — для применения этого «тесака» при выполнении различных такелажных работ по судну. А в данном случае, при забое овец, совместно со старшим механиком г-ном Кушнир, орудующим большим камбузным ножом, они оба выглядели настоящими мясниками в рабочих синих халатах. Следует отметить, что среди экипажа других желающих принять участие в такой необычной операции по заготовке мяса не нашлось. Поэтому, освежевав тушки овец, разделав их и развесив за ноги на крючьях в артелке, они пригласили затем повара В. Маковского приготовить куски баранины в большом противни: не желаете, дескать, попробовать жаркое по-африкански, с лучком, с лаврушкой?

— Давай, чиф, раскошеливайся, выдели для заготовителей мяса пару бутылочек виски!

Потом уже в рабочем салоне старшего механика надо было видеть их трудовое застолье как с участием других механиков, так и тех, кто помог им в перетаскивании тушек в артелку. Закатав рукава рубашек до локтей после тоста за здравие присутствующих в виде «Дай бог нам жить так всегда!», они с удовольствием уплетали эти громадные куски свежеприготовленного аппетитного мяса, бараний жир лоснился почти до локтей. Здесь они все проявили себя не иначе, как в

высшей степени «гурманами». Чем не отдушина для морских бродяг?

Заход в порт Джидда между целой группой коралловых подводных полос мелководья, идущих параллельно берегу, осуществлялся только под проводкой местного лоцмана в белой рубахе с головы до пят, именуемой в арабском мусульманском мире «дишдаша». Оказывается, используется такое одеяние не случайно — не позволяет излишне облучать тело коварными солнечными ультрафиолетовыми лучами. Между рифами рыскает масса жадных красноморских акул, которые курсируют и вдоль корпуса судна, видимо, в ожидании выбрасываемых тушек овец.

После ошвартовки судна выход на берег морякам, даже на причал, не разрешается. Выставляется арабская охрана вооружённых полицейских. Оказывается, через порт Джидда отправляются паломники в священную Мекку, прибывающие сюда на морских паромах из порта Суэц. Посещение Мекки иноверцами, как известно, категорически запрещается под угрозой смерти. Поэтому и к морякам в порту Джидда проявляются аналогичные жёсткие требования.

Выгрузка доставленных овец осуществлялась аналогично варианту порта Бербера, но только в обратном порядке, с помощью уже большого специального лотка, куда загонялись овцы. Отары овец формировались здесь же на причале. Они брались под контроль теперь уже арабскими погонщиками, сопровождающими овец в их последний путь в специальные загоны для ожидания наступления праздника Рамазан.

С отходом из порта Джидда полным ходом мы поспешили вновь — домой, домой, домой! Во второй половине декабря, без каких-либо дополнительных происшествий мы, наконец, ошвартовались в родном для нас порту Жданов. Восьмимесячный дальневосточный рейс завершился без каких-либо аварийных происшествий. Поэтому на вопросы: «Ну, как протекал этот рейс?» наши моряки все отвечали одинаково: «Нормально, без особых приключений…»

Несмотря на необычность нашего дальневосточного рейса официальную встречу по приходу со всеми почестями экипажу т/х «Долматово» администрация пароходства решила не устраивать. Остерегались повторения нелепого случая с другим однотипным судном, возвратившимся перед нами с Дальнего Востока после арктических перевозок. Это был теплоход «Дубоссары», где капитаном был Карликов Павел Павлович. Наше судно получило наряд после Арктики следовать на остров Рождества, а т/х «Дубоссары» загрузился впереди нас в порту Находка грузами, предназначенными для

социалистической Кубы. Поэтому это судно совершило переход через Тихий океан и Панамский канал к острову Свободы, как тогда нередко называли Республику Куба. Возвратилось это судно на Азовье через Атлантический океан, совершив при этом кругосветное плаванье. Назначенную официальную встречу с цветами и духовым оркестром при большом сборе как родственников, так и других лиц из Азовского пароходства, после продолжительного ожидания на причале, пришлось отменить. Люди медленно потом расходились по домам. Музыканты, не задействовавшие свои духовые инструменты, лениво потащили их обратно к своей машине у выхода из порта.

Оказывается, т/х «Дубоссары» на своих последних милях умудрился, буквально почти перед входом в подходной канал Угольной гавани порта Жданов, «вылезти» на меляки Должанской косы в полном грузу с полного хода. У этой косы когда-то пришлось в период шторма отстаиваться и нам, в том моём первом «дальнем» рейсе на несамоходном дубке ДДМ-30 Азрыбкомбината.

Снятие с мели т/х «Дубоссары» осуществляли только через несколько дней после такого неприятного инцидента, связанного со штурманской небрежностью — расслабились моряки преждевременно. Пришлось потом отгружать с помощью портовой бригады часть груза на судно типа «Иван Богун», у которого осадка в грузу менее 5 метров. Швартовалось такое судно лагом к борту т/х «Дубоссары», словно к причалу.

Не зря говорят, что штурману нельзя быть суеверным и нельзя расслабляться ни на минуту в процессе управления движением судна. Тому служат зачастую горькие примеры многочисленных аварий из обширной истории мореплавания. Как уже упоминалось, следует помнить, что у каждого штурмана возможна своя «впереди школа тревог». И, как бесовская ловушка, всегда поджидает возможная опасная навигационная ошибка, поэтому не считай излишним самому перепроверять все свои действия по обеспечению безопасности своего плавания.

Успехов нам всем в этом почётном звании штурмана, тем более дальнего плавания! Ведь Пётр I с большим уважением о нас писал когда-то, что мы хоть и есть, возможно, из «…племени хамского, но за знания навигацких наук в кают-компанию пущать!»

На второй день после прибытия т/х «Долматово» судно посетил заместитель начальника пароходства по кадрам, бывший мой капитан г-н Землянов В.М. После беседы с капитаном Л.Д. Сукорцевым получил прямо в каюте, как мне стало позже известно, письменную рекомендацию нашего капитана на моё

выдвижение на должность капитана.

В тот же день прибыл к нам на борт ревизор из бухгалтерии АПМ для определения остатков по артелке и для проверки продуктовых отчётов, меню-раскладок и возможных жалоб экипажа за весь 8-ми месячный период по вопросам коллективного питания.

Ревизор г-н Львов, был сухощав, высок и отличался болезненно-бледным лицом. Как позже выяснилось, страдал от язвы желудка (явно не пьющий, что вероятно, было также учтено при его оформлении на должность ревизора). Но он был справедлив и высказывал по многим вопросам здравые суждения. По результатам многодневной его скрупулезной проверки всех позиций по коллективному питанию и определению продуктовых остатков по артелке были определены две основные претензии и незначительные замечания по ведению меню-раскладок. Суть основных претензий была нижеследующей.

1. В акт остатков продуктов в артелке ревизор отказался вносить наличие на борту мясных консервов с просроченным сроком хранения («8»-ящиков, переданных при предшествующей приёме-сдаче от старпома А. Глинёва). Как ревизор, он прокомментировал эту проблему. Дескать, надо было тогда из Одессы сообщить об этом факте в бухгалтерию АМП для получения соответствующих рекомендаций либо сразу внести непосредственно в начёт эти консервы г-ну А. Глинёву. А теперь эти консервы надлежит внести в начёт мне, так как в предшествующем акте приемо-сдачи никаких замечаний по этому поводу не было сделано. Что касается г-на Глинёва А., то он уже работает сейчас капитаном.

2. Наряду с продуктами, полученными по накладным в дальневосточных портах и по инвойсам от зарубежных шипшандлеров, в артелке находится около 7 бараньих тушек, которые не значатся ни по каким документам. Как с ними быть? Вносить или нет их в акт остатков продуктов? Присутствовавший при их перевесе наш боцман А. Логвиненко, как всегда, не удержался от своих замечаний ревизору:

— Да что тут решать, раздать эту баранину всем членам экипажа, ведь это мы заслужили в виде благодарности от погонщиков-берберов!

У ревизора г-на Львова определённого решения не было, поэтому он сказал, что по этому вопросу должен будет проконсультироваться на следующий день непосредственно с начальником пароходства А.Х. Передерий.

Позже, пред уходом окончательно с судна, ревизор пояснил нам о характере беседы с начальником пароходства. После

доклада по второй основной претензии о бараньих тушках, А.Х. Передерий у ревизора чётко решил выяснить:

— Были или нет обнаружены какие-либо факты со стороны старпома о том, что деньги или продукты «прилипали» к его рукам?

— Нет, такого не обнаружено, а вот в пользу всего экипажа, эти же бараньи тушки, то это было, хотя нигде в меню-раскладках баранина не значится. Как пояснил сам старпом, эту баранину они готовили без какого-либо официального её учёта.

Начальник пароходства уже на весёлой нотке прорезюмировал нашу проблему:

— Ну, это уже совсем другое дело! А что касается оставшейся баранины, то оприходуйте её по минимальной, практически по условной цене, к примеру, по 10 копеек за килограмм — пусть питается пришедший на смену им новый экипаж за общим столом.

Вскоре выгрузка шерсти на подаваемые к борту вагоны была закончена и т/х «Долматово» с подменным экипажем ушёл в очередной свой рейс. А на причале, вблизи того места, где был парадный трап судна, горкой остались сложенные под куском брезента картонные ящики с этими злополучными мясными консервами с истекшим сроком хранения. Возле них осталась сторожем моя постоянная спутница и поддержка — моя жена Люся. Я в это время мотался между зданием пароходства и конторой «Торгмортранса», договариваясь о приёме к ним на хранение в холодильные камеры этих, подвешенных на меня, консервов и выделении автотранспорта для их перевозки на продуктовую базу «Торгмортранса».

Дальнейшее решение проблемы с указанными консервами было связано со сдачей в лабораторию на анализ о пригодности их для питания. Согласно полученному результату рекомендовалось использовать их только после предварительной горячей обработки. Поэтому по сниженной цене консервы были сданы в столовую судоремонтного завода. Разницу в цене, согласно продуктовому отчёту, пришлось компенсировать, разумеется, уже наличными из своей старпомовской зарплаты.

Впереди был отпуск, отдых и последующее прохождение продолжительной процедуры по утверждению на капитанскую должность. В мае месяце 1967 года мы с Людмилкой, моей старшей дочерью, вернулись из Москвы радостные, довольные после завершения утверждения на коллегии ММФ и в ЦК КПСС на должность капитана дальнего плавания на судах АМП. Итак, на один год раньше всех моих коллег одного года выпуска бывших курсантов Ростовского-на-Дону мореходного училища им. Г.Я.

Седова я заступил теперь на капитанский мостик т/х «Фирюза».

Добирался на это судно в порт Керчь на буксире, работающем с лихтером на огненной линии по перевозке горячего агломерата с температурой до 600 °С из порта Камыш-Бурун на завод «Азовсталь». Отходили от причалов этого завода после выгрузки лихтера, поздним вечером, поэтому кроме контактов с вахтенным помощником и капитаном буксира ни с кем из экипажа не встречался. Поселился в отведённой мне каюте. А утром, когда достаточно рано проснулся, поднялся на ходовой мостик, чтобы уточнить время подхода к порту Камыш-Бурун. Вдруг крайне был удивлён — ходовую вахту несёт на буксире, оказывается, старший помощник г-н Альберт Глинеёв. Поздоровавшись с ним, тут же спросил:

— Что же ты, мой «дорогой», так по-свински поступил? Ведь мы с тобой чётко договорились, если любые обстоятельства не позволят тебе вернуться на т/х «Долматово», то ты пришлёшь мне заведомо радиограмму об этом, чтобы я через судовой камбуз смог предпринять меры к израсходованию твоих мясных консервов с истекшим сроком хранения. А ты как поступил?

— Да, понимаешь, закрутился с женой. В конце концов, мы развелись с ней после моего утверждения в капитаны. А тут ещё в эту зимнюю навигацию, когда проводка во льду осуществлялась в Керченском проливе, будучи капитаном на судне типа «Чулым» в результате неудачного маневрирования столкнулся с судном. Избегая затопления своего судна, так как пробоина была в районе машинного отделения, выбросился на береговую отмель вблизи Павловских створов. После этой аварии вот теперь работаю в каботаже на этом буксире…

Не стал дальше я его добивать, жалкого и опустошённого, своими упрёками и прочими «солёными» словами из лексикона нашего четвёртого помощника т/х «Долматово» г-на Тищенко, бывшего горного мастера.

Однако про себя подумал, не зря в народе, видно, говорят, что «бог шельму метит» и что мой «демон» не смог простить этому Альберту Глинёву пакостное его отношение ко мне. Нечто подобное случилось ранее ещё в школьные годы по отношению к моей мачехе и сводной сестре Валентине Сергеевне Роговой (при аварии на мотоцикле).

Насколько такое в природе возможно в принципе — трудно судить, тем более, что штурману нельзя быть суеверным. Надо быть просто всегда порядочным человеком, этим выводом я потом и продолжал руководствоваться в своей капитанской работе.

Мой «персональный» капитан-наставник г-н Землянов В.М. к концу выгрузки т/х «Фирюза» в порту Керчь случайно, а может

быть и нет (последнее скорее всего), оказался рядом со мной на капитанском мостике этого судна в мой первый день самостоятельной отшвартовки от причала. Он прибыл в Керчь по своим каким-то кадровым делам в связи с переходом бывшего капитана т/х «Фирюза» г-на Самборского на береговую работу на должность капитана порта Керчи.

На ходовом мостике, как обычно, находился портовый лоцман для осуществления маневренных работ. Капитан Землянов В.М. отозвал в строну лоцмана и высказал ему свою просьбу:

— У этого молодого капитана Тимченко сегодня первый день самостоятельного командования судном, поэтому давайте попробуем ему не мешать.

Пока всё идёт безопасно, будем находиться в стороне, а если вдруг покажется, что он допускает неверные и опасные действия, то мы всегда успеем вмешаться…

Когда судно было раскантовано буксирами на внутреннем рейде для входа в подходной канал, мой бывший капитан Владислав Михайлович Земляное высказал мне свои последние наставления и пожелания, как всегда принято, — «семь футов под килем», и сам тут же поспешил на лоцманский катер:

— Ну, будь здоров, счастливого тебе плаванья, как говорится «большому кораблю — большое плаванье». Я верю в тебя, будь осторожен…

Впереди открывалась большая дорога в моей морской судьбе теперь уже как капитана.

Глава III
НЕВЫДУМАННЫЕ РАССКАЗЫ

1. Трагедия турбохода «Иван Сеченов»

Гибель турбохода «Иван Сеченов» и большей части экипажа (21 чел.) — это одна из крупнейших морских катастроф в истории Азовского морского пароходства. В Мраморном море тб/х «Иван Сеченов» столкнулся 12 января 1977 г. с греческим рудовозом «Николас Морис» и затонул через 22 минуты. Греческий рудовоз скрылся в тумане, не оказав помощи терпевшему бедствие советскому судну… Такова краткая справка об этой аварии в музее морского колледжа им. Г.Я. Седова.

Из книги В.М. Алекумова «Седовка» имеем следующее: «…В один из октябрьских дней в аудиторию вошёл высокий широкоплечий мужчина лет сорока и объявил курсантам, что его фамилия — Иванча и он будет читать курс „Теория устройства корабля“. После этого сообщения он попросил курсантов открыть чистые тетради и чернилами сделать следующую запись: „Корабли не тонут, мы их сами топим!“

Продиктовав трижды эту фразу, Иванча потребовал её подчеркнуть жирной чертой…».

Насколько такой вывод приемлем в аварийных ситуациях, подобных тб/х «Иван Сеченов», трудно судить. Заключения комиссии Службы мореплавания ММФ по данной трагедии, находившиеся в архиве, за давностью лет уже уничтожены, а из оставшихся в живых членов экипажа можно напомнить, к примеру, воспоминания бывшего 3-го помощника капитана Манина А.Н.:

«…Турбоход был загружен различным оборудованием и следовал в Красное море.

После столкновения в тумане капитан Леньшин И.П. спустился на главную палубу и, осмотрев с планширя пробоину в борту в районе трюма, безнадёжно махнул рукой и поспешил на капитанский мостик. До ближайшего берега оставалось менее 5 миль. Было принято решение попытаться выбросить судно на отмель. Однако после возобновления движения, при даче среднего хода вперёд, судно достаточно быстро потеряло плавучесть, при этом шлюпка, висевшая на талях оборвалась и перевернулась, люди находившиеся в шлюпке оказались в воде, а судно, не сбавляя хода, ушло под воду.

Вынырнув из воды, буквально рядом обнаружил два всплывших спасательных плота, на которых были спасены 19 человек, в том числе и я…»

Приблизительные координаты гибели тб/х «Иван Сеченов», между селениями Хошкёй и Мюрефте в Мраморном море: широта

40°38′N, долгота 27°19′E.

Светлая память всем морякам, кто не вернулся из того последнего трагического рейса турбохода «Иван Сеченов»!



Г-н Леньшин Иван Петрович, в период утверждения на должность капитана тб/х «Иван Сеченов».



Память об экипаже турбохода «Иван Сеченов»: капитан Леньшин И.П., ст. помощник Тимченко И.Г. — «Празднование по случаю пересечения экватора», февраль, 1966 г.



Тб/х «Иван Сеченов» в последнем рейсе перед трагедией.

2. В стране восходящего солнца



После арктического рейса (Владивосток — Певек) теплоход «Долматово», прибывший на Дальний Восток с Азовья, был отфрахтован под перевозку бокситов с острова Рождества (в Индийском океане) на порт Geelong — вблизи Мельбурна, Австралия.

Для пополнения запасов топлива, воды и продуктов был выполнен судозаход в порт Находка. Избегая частично балластного перехода, появилась возможность попутной загрузки экспонатами промышленной выставки СССР в Японию, порт Осака.

Несмотря на штормовые условия плавания в осенний период, благодаря дополнительному подкреплению груза силами экипажа под руководством ст. помощника Тимченко И.Г., все экспонаты были доставлены в сохранности, а по прибытию в порт Осака судно посетила с благодарностью японская делегация, что и запечатлено на снимке.



Приём японской делегации на т/х «Долматово» в порту Осака 1966 г. Справа — капитан Сукорцев Л.Д., слева — ст. помощник Тимченко И.Г.

3. Контейнерные перевозки, т/х «Василий Белоконенко»

В 80-х годах флот ММФ стал пополняться контейнерными судами. Для Азовского пароходства была выделена серия судов типа «Николай Жуков» Выборгского судостроительного завода.

На одно из этих судов, т/х «Василий Белоконенко», был рекомендован капитаном И.Г. Тимченко. Пройдя предварительно «обкатку» на головном судне, работавшем в АМП, ему удалось выяснить до приёмки очередного судна некоторые недостатки данного проекта. В частности, при перевозке 20-ти футовых контейнеров с полной загрузкой 20 тонн судовое грузовое устройство, также 20-ти тонной грузоподъёмности, не позволяло осуществлять грузовые операции, т. к. не был учтён вес порожнего контейнера и вес спредера, вес которых составлял около 3-х тонн. Поэтому, прибыв на приёмку т/х «Василий Белоконенко», мной была предложена изменённая оснастка грузового устройства: благодаря дополнительному грузовому блоку, устанавливаемому на грузовой подвеске, длина грузового шкентеля при этом несколько возрастала, а грузоподъёмность судовой грузовой стрелы вместо 20 тонн увеличивалась до 23 тонн.

Данное предложение было обсчитано конструкторским отделом «Балтсудопроекта» и одобрено. В результате т/х «Василий Белоконенко» вышел из Выборга с грузовым устройством на 23 тонны. Позже на всех судах этой серии в Азовском пароходстве была внедрена указанная модернизация грузовых устройств.

Согласно проектной документации на судах типа «Николай Жуков» загрузка контейнеров на крышки трюмов № 3 и 4 допускалась в 2 яруса при весе контейнеров по 17,5 тонн каждый, а на трюме № 2 только 20 контейнеров (из-за ограничений по остойчивости).

Как показали практические перевозки, была потребность в доставке контейнеров, например, с керамической плиткой на участке п. Равенна — п. Стамбул, весом каждый контейнер 22 тонны, т. е. на контейнерное место должно приходиться 44 тонны вместо допускаемых 35 тонн. Для решения этой проблемы капитаном Тимченко И.Г. была предложена изменённая схема загрузки крышек трюмов, т. е. тяжеловесные пары контейнеров по 44 тонны устанавливались не подряд, а разносились по ширине крышки. При этом промежутки между ними заполнялись более

лёгкими контейнерами, весом менее 35 тонн, либо пустыми контейнерами.

Для обеспечения безопасной загрузки крышек трюмов были предложены нижеследующие расчётные схемы: свободно опертые поперечные балки, воспринимающие давление со стороны контейнеров, были обсчитаны по двум вариантам. По первому варианту — нагрузка указанных основных несущих балок осуществляется по проектной загрузке, т. е. 35 тонн на контейнерное место, с построением графиков изгибающих моментов и перерезывающих сил. Эти графики в дальнейшем принимаются за предельно допускаемые. По второму варианту — нагрузка указанных балок осуществлялась разнесённой загрузкой, т. е. 44 тонны на контейнерное место. Учитывая, что поперечное сечение основных несущих балок по их длине не меняется, максимумы изгибающих моментов в обоих случаях должны быть либо одинаковы, либо — ниже значений максимума по первому варианту. Аналогичные требования предъявлялись также и к перерезывающим силам.

Указанные варианты расчетов позволили неоднократно осуществлять реальные перевозки с различной компоновкой весов контейнеров, в том числе и тяжеловесными с керамической плиткой.

Для ускоренных практических расчётов был разработан также специальный табличный алгоритм, опубликованный в технической литературе ЦБ НТИ «Технология морских перевозок», выпуск 4(116), 1983 г.

Как уже отмечено выше загрузка контейнерами крышек трюмов на данной серии была лимитирована из условий остойчивости, в результате чего на крышки трюмов допускалась установка только 80 груженных 20-ти футовых контейнеров весом по 17,5 тонн.

Для устранения этого недостатка мной, как капитаном, была разработана и обсчитана дополнительная модернизация за счет укладки в трюмах по бортам за пределами контейнерных мест, металлических слитков (размером 0,5х0,5х2,0 м), привариваемых электросваркой непосредственно к деке трюмов. Общий вес такого балласта составлял 650 тонн, что позволяло увеличить контейнероподъёмность судна на 55 гружёных контейнеров. Таким образом, значительно повышалась провозная способность судна. Используя различную компоновку весов контейнеров, в одном из последующих рейсов удалось загрузить, например, на крышки трюмов контейнеры полностью в три яруса, в результате чего общая загрузка составила 300 единиц вместо 219 контейнеров по проекту. Фотография такой необычной загрузки

была отправлена в своё время в ММФ г-ну Збаращенко В.С. (зам министра ММФ).

Описанная модернизация контейнероподъёмности судна была внедрена силами АМП, для чего на металлургическом заводе «Азовсталь» пароходство закупило 1300 тонн металлических слитков, установленных бригадой БТО АМП на двух судах — т/х «Василий Белоконенко» и т/х «Николай Морозов». Практическое использование указанной балластировки продолжалось весь период существования контейнерных линий, т. е. более 15 лет без каких-либо нареканий.



Капитан Тимченко И.Г. за работой. Теплоход «Василий Белоконенко», 1974 г.



Воскресная бригада маляров у борта т/х «Василий Белоконенко», порт Равенна, Италия, 1975 г.


ЭКИПАЖ ТХ ВАСИЛИЙ БЕЛОКОНЕНКО
В ГОДОВЩИНУ
1974 г.
1974



Капитан т/х «Василий Белоконенко» Тимченко И.Г. в АМП с руководителями контейнерных перевозок: Шелест Н.М. (слева), зам. начальника СП и ДФ; Нежигай В.И. (справа), начальник контейнерного отдела.

4. Спасательная операция в Ионическом море

Зима еще не устоялась, и декабрьские штормы свирепо терзали Средиземное море. На контейнерной линии «АСАДКО», а временами, как субститут на линии «АСИТКО», трудился теплоход «Василий Белоконенко». В последнем рейсе 1980 года с полной загрузкой из Италии (контейнеры на крышках трюмов в два яруса, а местами — в три яруса) теплоход вышел через Мессинский пролив в Ионическое море. В связи со штормовым прогнозом от NW для приведения волнения на кормовые курсовые углы (при пересечении опасного участка и именно в светлое время суток) теплоход «Василий Белоконенко» под прикрытием итальянского «сапога» стал на якорь, в ожидании рассвета, в заливе Скуиллаче — вблизи селения Марина-ди-Катандзаро. Натруженный в шторм корпус судна перестал, наконец, дрожать, плавно покачиваясь на небольшом прибрежном волнении, а свирепые порывы ветра от NW, дико завывая в судовых снастях, подтверждали правильность принятого прогноза.

Экипаж спокойно отдыхал, а судовой радиооператор Л.Л. Сузанский около 4 часов утра принял информацию от радиоцентра АМП, что в Ионическом море терпит бедствие греческий теплоход «Роттердам», следовавший из Марина-ди-Каррара в Кувейт с грузом 5500 тонн мрамора и мраморной крошки. В результате поломки главного двигателя, судно оказалось без движения лагом к волнению, а усилившийся шторм уже начал смещать на крышках трюмов мешки с мраморной крошкой, которые дополнительно укрепляли брезентовое закрытие трюмов. Волны перекатываются через корпус, а экипаж в ожидании спасения собрался на шлюпочной палубе.

Координаты бедствующего судна показали, что теплоход «Василий Белоконенко» находился в 5 часах хода от теплохода «Роттердам». Капитан Тимченко И.Г. принял решение следовать к морякам, подавшим сигнал «SOS» («спасите наши души» — английская аббревиатура).

Данная операция по спасению экипажа теплохода «Роттердам» и способ буксировки этого судна описаны капитаном Тимченко И.Г. в моей книге: Труженики моря — суда типа «Джанкой».

Остаётся только дополнить некоторыми практическими замечаниями, а именно: при штормовом ветре с подходом к

спасаемому судну надо, прежде всего, оценить парусность обоих судов, с подветренной стороны быстро будет увеличиваться расстояние между судами (на примере т/х «Василий Белоконенко» с контейнерами на палубе), а при подходе с наветренной стороны появляется возможность быстрого сближения судов и возможность навала на аварийное судно.

При подходе к спасаемому судну в носовой его части под прямым углом к его корпусу, т. е. носом на ветер, невозможно долго удержаться в таком положении при заводке буксира, под ветровой нагрузкой спасатель заваливается либо на левый, либо на правый борт, а при подработке машиной (для управляемости) значительно возрастает расстояние между судами, что срывает процесс заводки буксира.

По указанным факторам были дважды утеряны спасательные проводники, заводимые с помощью линеметательного аппарата, тогда как первая попытка выстрела из линеметательного аппарата оказалась неудачной: ракета прошла над аварийным судном, а спасательный линь под давлением штормового ветра описал большую дугу и лёг на воду, не попав на аварийное судно.

Попытки использования ракет линеметательных устройств с просроченным сроком годности крайне опасны. В нашем случае после трех неудачных выстрелов в резерве ракет не осталось, поэтому попытались применить одну из ракет с истекшим сроком годности: ракета вылетела в направлении спасаемого судна, а потом резко пошла вверх и далее, изменив направление, вошла в воду вблизи кормы т/х «Василий Белоконенко» (члены экипажа, занимавшиеся при этом приготовлением буксира на корме, попадали под швартовые лебедки). Следует отметить, что ранее на т/х «Иван Сеченов» как экспонат, хранился ствол линеметательного аппарата, развернутый на конце в виде лепестков в результате взрыва ракеты непосредственно в стволе линеметательного аппарата.

Из морской практики, доводимой на лекциях курсантам РМУ им. Г.Я. Седова, был известен способ подачи аварийного буксира в штормовых условиях: буксир закрепляют к некоторой плавучести (рабочий плот, бочка и т. п.) и в процессе буксировки таковых вокруг аварийного судна приближают их лагом к борту спасаемого судна.

Как же поступить нам в данном конкретном случае?

Наибольшей помехой здесь является, как известно, большая парусность судна с палубными контейнерами, не дающая возможности успешно завести аварийный буксир. Как же этот «минус» превратить в «плюс»?

Было принято решение — выйти на ветреную строну от

аварийного судна и лечь в дрейф, удерживая своё судно кормой к носу т/х «Роттердам». В результате дрейфа обоих судов у судна с большей парусностью большая скорость дрейфования. В таком положении, когда суда сблизились максимально, был подан проводник (с плавучестью на конце в виде пустых из-под воды пластиковых бутылок, которые были зацеплены спиннингом греческими моряками). Критическая опасность сближения с аварийным судном регулировалась маневренной работой главного двигателя т/х «Василий Белоконенко». Результат достигнут положительный, процесс дальнейшей буксировки описан, как уже отмечено, в моей первой книге.

Следует отметить, что в порту Мессина после встречи на борту т/х «Роттердам» с экипажем спасённого судна судовой агент задал вопрос греческому капитану:

— А почему вы выбрали именно советское судно для спасательной операции. Ведь т/х «Василий Белоконенко» подошёл последним, когда уже пять судов были в дрейфе возле вас, в том числе одно греческое судно?

Ответ греческого капитана:

— Нам была нужна наибольшая уверенность в конечном результате нашего спасения, поэтому мы доверились русским морякам…

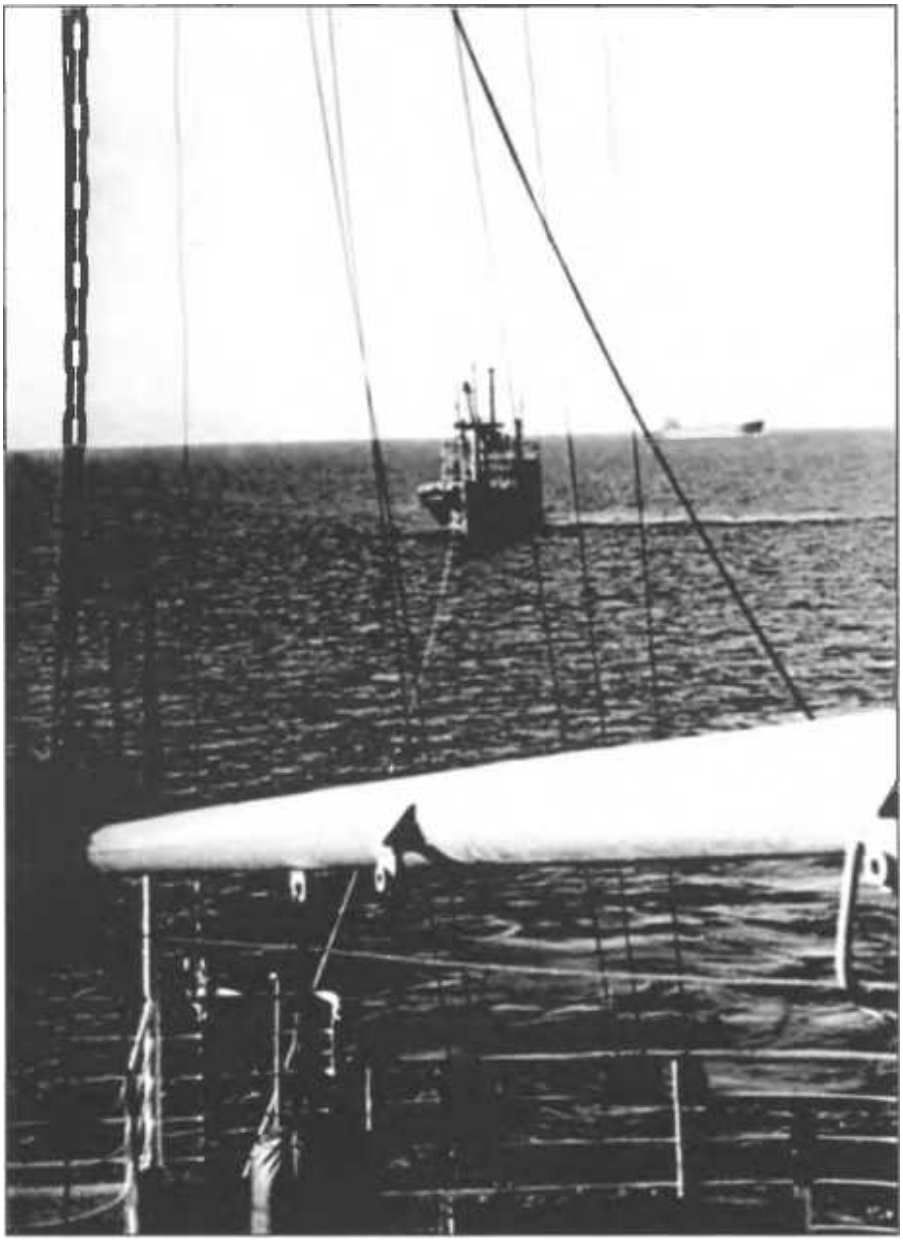
Как результат слаженной работы по спасению аварийного судна экипаж теплохода «Василий Белоконенко» получил вознаграждение в виде выплаты месячного оклада каждому моряку, а капитану Тимченко И.Г. дополнительно была вручена медаль «За спасение утопающих».



24 декабря 1980 года теплоход «Василий Белоконенко» под командированием капитана Тимченко И.Г. приступил к спасательной операции теплохода «Роттердам» в Ионическом море.



Спасательная операция под управлением капитана Тимченко И.Г., т/х «Василий Белоконенко», декабрь, 1980 г.



Финал спасательной операции — заводка т/х «Роттердам» на ремонт в порт Мессина, Италия, 1980 г.



Текущие проблемы по флоту АМП и портам Азовья под контролем в Управлении эксплуатации флота:

— г-н Карачевцев К.Г. (1-й слева), зам. начальника СП и ДФ;

— г-н Масякин В.И. (2-й слева), начальник балкерного флота, ХЭГС-1;

— г-н Прусиков С.В. (3-й слева), начальник специализированного флота (РОРО, контейнеровозы), ХЭГС-3;

— г-н Крахмальный Г.П. (4-й слева), начальник отдела портов;

— г-н Тимченко И.Г. (5-й слева), начальник УЭФ;

— г-н Краснов П.И. (6-й слева), начальник твиндечного флота, ХЭГС-2.



Руководство Азовского Морского пароходства на ноябрьской демонстрации, г. Жданов, 1985 г. Справа (за знаменосцем) — начальник АМП Шунин Л.Н., в центре — начальник Управления эксплуатации флота Тимченко И.Г.

5. Тепловозы из Украины на Сирию

В начальный период своей работы на должности начальника Службы перевозок и движения флота капитану Тимченко И.Г. пришлось пройти своего рода экзамен — решить необычную задачу: составить проект и обеспечить реальную доставку 60 единиц железнодорожных тепловозов из Украины в порт Латакия, Сирия. Производство тепловозов осуществлялось на заводах города Луганска (бывший Ворошиловград), своим ходом эти тепловозы отправлялись в порт Керчь для дальнейшей перевозки морем.

Как известно из истории, аналогичная задача решалась ранее в первые годы советской власти — требовалась перевозка из Германии, Швеции на Петроград закупленных молодой республикой паровозов для восстановления железнодорожного транспорта России. К исполнению такого проекта, необычной по сложности перевозки, были подключены научные силы института, в том числе — личное участие академика А.Н. Крылова. Корабельные инженеры с поставленной задачей, разумеется, успешно справились.

В данном случае, для перевозки луганских железнодорожных тепловозов, надо было без привлечения сторонних организаций разработать проект в пределах возможностей конструкторского бюро АМП. Работу возглавил сам лично, получив к тому времени второе образование — диплом кораблестроительного факультета ОИИМФ'а. Поэтому для КБ АМП досталась только одна простая задача — расчет креплений для уже установленных на судно тепловозов, выдерживающих штормовые условия плавания.

Сущность проекта перевозки, предложенного Тимченко И.Г., заключалась в следующем. Для практической транспортировки тяжеловесных тепловозов наиболее приемлемы были суда типа «Николай Жуков». До начала перевозки следовало изготовить опорные тумбы (по две на каждый тепловоз), которые в дальнейшем после установки на них тепловозов приваривались электросваркой непосредственно к стальной деке трюма. Избегая продолжительной дегазации топливных танков второго дна, последние заполнялись забортной водой.

Тепловозы, подлежащие к погрузке, подгонялись к борту судна по железнодорожному пути. Далее с помощью плавкрана снимались с маневренных подвесок и опускались в трюм судна на опорные тумбы, выставляемые под несущие штыри тепловоза. При этом опорные тумбы сдвигались по необходимости, а после установки тепловоза приваривались к деке. Такая операция

осуществлялась со всеми устанавливаемыми тепловозами. Завершив погрузку тепловозов в трюмы, далее перекрывались твиндеки и на их палубу устанавливались маневренные подвески, остававшиеся после поднятия тепловозов на железнодорожном пути. Специальные клинья, приваренные к крышкам твиндека, обеспечивали надежную фиксацию колёс маневренных подвесок. Дальнейшее крепление тепловозов и маневренных подвесок уже осуществлялось по расчётному варианту КБ АМП.

Выгрузка в порту назначения осуществлялась обычным портовым плавкраном в обратном порядке: снимались маневренные подвески с твиндеков и устанавливались на железнодорожный путь в порту Латакия, затем открывались твиндеки и поднятые из трюма тепловозы опускались своими несущими штырями на их родные подвески.

Как показала практическая выгрузка 6-ти доставленных тепловозов в первом рейсе под непосредственным моим контролем, затраченное время работы плавкрана составило всего около 6 часов.

Оставшиеся тепловозы перевозились по мере их готовности. При появлении значительного промежутка времени между отправками опорные тумбы срезались и оставлялись на хранении в порту Керчь до очередного аналогичного рейса. Без излишних простоев теплоход «Николай Морозов», фактически, перевозивший всю партию тепловозов, имел возможность для выполнения также промежуточных грузовых рейсов по мере потребности.

В процессе дальнейшей работы в должности начальника Управления эксплуатации флота мне, как капитану, пришлось решать множество простых и достаточно сложных транспортных проблем по эксплуатации 120 транспортных судов и четырех морских портов — Таганрог, Мариуполь, Бердянск, Керчь. Положительные результаты такой работы всегда вдохновляли и радовали вплоть до развала АМП, но это уже была другая история, которая совершалась после моего ухода, как работника плавсостава, в 55 лет на заслуженную пенсию.



После рабочих переговоров по организации в АМП линейных перевозок грузов на Юго-восточную Азию, 1991 г.

Выпускники РМУ им. Г.Я. Седова: второй слева — Курьянов В.Н. - начальник отдела Загрузки, третий слева — Тимченко И.Г. - начальник УЭФ.

6. Ремонт т/х «YUCATAN» после столкновения

Теплоход «Yucatan» (DWT 14176 т.) с полным грузом угля для порта Пасахес (Испания) после бункеровки на рейде Стамбула следовал в Мраморном море. Ранним утром 10 марта 2001 г. в результате упущений вахтенной службы, на подходе к проливу Дарданеллы, столкнулся с попутным греческим танкером «Fair Skies». Обстоятельства, предшествовавшие этой аварии, были следующими.

Капитан теплохода «Yucatan» был достаточно опытным мореходом — бывший работник АМП г-н Гринингер Э.М. Под его руководством «обкатывался», готовясь к должности капитана, молодой старший помощник г-н Любинский В.А.

На рейде Стамбула в период бункеровки по просьбе капитана Гринингера Э.М. их судно посетил представитель АМП (из турецкой фирмы «BASCO») капитан Вовк Е.В. со своей семьёй, в составе которой находилась и внучка г-на Гринингера Э.М. Закончив формальности с турецкими властями, гости весьма поздно добрались на судно, поэтому радостная встреча и продолжительное застолье двух этих родственных капитанов продолжились почти до полуночи.

В процессе этого приёма старший помощник, отвечавший за судовую провизионную артелку, неоднократно исполнял запросы капитана — самолично доставлял к столу продукты и «представительские» капитана. Под конец — неоднократные вызовы по радиотелефону и продолжительное ожидание рейдового катера, для доставки гостей на берег, подготовка судна к отходу, съёмка с якоря, выход с переполненного рейда на курс к проливу Дарданеллы. Всё это время старший помощник мотался по судну и на ходовом мостике, как часовой маятник, выполнял беспрекословно все указания капитана. Ну а в 04–00, как обычно, он заступил на свою очередную ходовую вахту.

По этому поводу невольно вспоминается опыт старых азовских капитанов: отдых перед ходовой вахтой — это морской неписанный закон, не подлежащий нарушению ни при каких обстоятельствах!

Дополнительно в этой связи можно привести пример, имевший место на т/х «Урицк» — стр.38 из книги Тимченко И.Г. «Труженики моря — суда типа „Джанкой“»:

Отстояв «собачью» вахту (00.00–04.00), второй помощник Тимченко И.Г. ушел с мостика отдыхать в свою каюту, а на вахту

заступил старший помощник Любовцев В.М. Оба эти штурмана — выпускники Ростовской мореходки им. Г.Я. Седова.

С рассветом, когда уже можно было ориентироваться на палубе без дополнительного освещения, капитан Землянов В.М., подменив старшего помощника на ходовом мостике, предложил ему обойти главную палубу — проверить, не появились ли какие-либо штормовые повреждения корпуса судна, комингсов трюмов, грузовых кранов и попытаться очистить палубные шпигаты для нормализации стока забортной воды, гуляющей по палубе. Старший помощник, сменив свою лёгкую обувь (надел рабочие ботинки второго помощника — на кожаной подошве), отправился на главную палубу.

Как позже выяснилось, в один из ударов встречной волны, старпом был сбит с ног — не устоял на кожаной подошве «арендованных» ботинок и, аналогично выражению мурманского мариниста А.И. Реутова из повести «В стороне от фарватера», при падении «…больно боднул головой железо…».

Старпом очнулся, плавая между комингсом трюма и фальшбортом. Добравшись в надстройку, отправился к судовому врачу на перевязку, ссадина на голове кровоточила.

Вахту на ходовом мостике продолжил нести капитан, а для дальнейшего обследования судна подняли второго помощника, который использовал при этом, для хождения по главной палубе, резиновые сапоги (действительно, коэффициент трения по стали: у резины 0,6–0,8, а у кожи всего 0,2).

Когда через сутки потребовалось выяснить, кому сдавать вахту, т. к. старший помощник сослался на головокружение и не вышел на ходовой мостик, второй помощник доложил об этом капитану и предложил свои услуги: самостоятельно отстоять дополнительно и вахту старпома. Тогда капитан Землянов В.М. однозначно приказал на вахту заступить старпому Любовцеву В.М. Позже он пояснил причину своего решения: чрезмерно уставший человек не может нести полную юридическую ответственность за свои действия! Вполне понятно, что в результате вышеизложенного приёма на т/х «Yucatan» старший помощник Любинский В.А. заступил на вахту разбитый, не получивший должного отдыха перед вахтой.

В 06–00 вахтенный матрос (он же судовой артельщик) был отпущен с ходового мостика вниз для выдачи повару продуктов на камбуз. Обстановка вокруг судна была спокойной — встречные суда шли в стороне, придерживаясь линии разграничения движения. Попутных судов вблизи не наблюдалось, судно послушно следовало заданным курсом под управлением авторулевого. До входа в пролив Дарданеллы ещё далеко, и

старший помощник присел отдохнуть в лоцманское кресло, используемое обычно при проходах в Суэцком канале. Расслабившись, старпом не выдержал накопившейся нагрузки и автоматически уснул.

Вероятно аналогичная ситуация была и на греческом танкере «Fair Skies» — вахтенная служба должного наблюдения не осуществляла, сближение судов происходило достаточно медленно: $\Delta V = 13{,}5\text{-}11{,}5 = +2$ узла.

Проснулся старший помощник от удара, когда т/х «Yukatan», догнав танкер «Fair Skies», врезался в его корму. Повреждения оказались весьма серьёзными: у танкера разворочена корма в машинное отделение, а на теплоходе «Yukatan» смята носовая часть вплоть до брашпиля.

Капитан Гринингер Э.М. о случившемся немедленно доложил руководству фирмы «ISG», осуществлявшей менеджмент этим судном из порта Стамбул. На место аварии выехал я, как представитель фирмы, и возглавил спасательную операцию.

Повреждённый танкер «Fair Skies» стал на якорь вблизи рекомендованного курса без каких-либо проблем, а теплоходу «Yucatan» пришлось продолжительное время подрабатывать машиной, удерживаясь в районе аварии — на плаву в стороне от фарватера, т. к. якорное устройство полностью разрушено. В этой связи потребовалась неотложная помощь спасательного буксира, который был вызван из порта Гелиболу. Прибывший буксир, став на якорь, продолжил удерживать теплоход «Yucatan» на заведенном на бак буксире.

В результате затопления форпика нос теплохода значительно погрузился в воду и, хотя откатка из форпика проводилась максимально в постоянном режиме, положение судна не изменялось, следовательно, приток воды из-за борта был весьма значительный. Вызванный из порта Текирдаг стамбульский водолазный бот обследовал подводную носовую часть теплохода и обнаружил рваные пробоины в носовом бульбе. Как позже выяснилось, из-за конструктивной недоработки носовой бульб не имел водонепроницаемой переборки, отделяющей его от форпика. Вода в форпике постоянно медленно прибывала, несмотря на работу осушительной системы. Если в таранной переборке на уровне действующей ватерлинии окажутся ещё и проржавления (как известно, толщины в верхней части переборки конструктивно снижены), то вода сможет попасть непосредственно в трюм и положение судна станет критическим.

Однако благодаря экстренной помощи водолазного бота из коммерческой структуры ситуацию удалось выровнять — договорились на сварочные работы под водой на аварийном

судне, немедленно приступили к заделыванию пробоин на бульбе. К концу светового дня эта мера принесла должный эффект: пластинами (t = 4 mm) последовательно были перекрыты все основные дыры на бульбе. Оставшееся незначительное поступление воды в форпик ликвидировалось осушительной системой. Положение судна устойчиво стабилизировалось, и на следующее утро спокойно стали ожидать прибытия инспектора из конторы капитана порта Чанаккале для составления аварийных актов обоим судам.

В этой связи вспоминается нелепый случай в советское время с одним из судов в АМП. По чертежам, утвержденным ССХ, был изготовлен тёплый ящик взамен проржавевшего, который при установке в МКО не вмещался на освободившееся место. По предложению группового механика (г. Черствилова) были перерезаны три шпангоутных кницы, соединяющиеся с флорами. Тёплый ящик установили, а в процессе эксплуатации под концами трёх шпангоутов в наружной обшивке появились трещины и, соответственно, фильтрация забортной воды в МКО. Восстановление подрезанных книц в принципе было возможно изнутри МКО, а водотечность небольших трещин следовало бы устранить подводной сваркой (до очередного докования). Однако оказалось, что это — непосильная задача, подводная сварка существует только в распоряжении ВМФ в Севастополе. Пришлось указанное судно выводить из эксплуатации и поднимать в док в п. Мариуполь. Непростительные убытки очевидны.

Как отмечено выше, работа водолазов с подводной сваркой в данном случае была не до конца оформленной, по турецким законам любые спасательные операции в территориальных водах Турции должны выполнять исключительно государственные структуры. А в этом конкретном случае, по согласованию с водолазным ботом, было решено формально задействовать «форс-мажор», т. е. «непреодолимые обстоятельства» — во избежание затопления судна. Последующее развитие событий подтвердило правильность принятого решения, особенно из коммерческих предпосылок.

Учитывая официально подтверждённое безопасное состояние судна (в соответствии с аварийным актом), капитан порта Гелиболу выдал разрешение т/х «Yucatan» на переход в Тузлу — на судоверфь «GEMAK» для выполнения неотложного ремонта. Данный переход было предписано осуществить в сопровождении аварийного буксира, что и было выполнено незамедлительно. Теплоход ушёл в Тузлу.

Последовавшее позже решение суда в Гелиболу об аресте т/х «Yucatan» по иску судовладельцев танкера было задействовано

уже по приходу в Тузлу, что абсолютно не обрекало наше судно на реальный простой в ожидании выдачи банковских гарантий обеими страховыми компаниями, со стороны теплохода и со стороны танкера. Урегулирование в дальнейшем убытков по столкновению осуществляло по т/х «Yucatan» страховое общество «ИНГОССТРАХ» — достаточно компетентно и без излишних проблем для судовладельцев.

Решения всех других технических проблем достались фирме «ISG», как менеджмент-компании (тем более, что страхование по ряду пунктов из соображений экономии по этому судну не было оформлено). Суть этих оставшихся проблем заключалась в следующем.

Теплоход «Yucatan» с полным грузом и бункером поднять в док невозможно. Каким же образом устранить подводные повреждения корпуса на носовом бульбе? Возможные варианты решения:

— выгрузить уголь в порту на причал, судно отдоковать для ремонта и позже перегрузить уголь на судно для продолжения рейса;

— отфрахтовать любое другое аналогичное по DWT судно для доставки перегруженного с т/х «Yucatan» груза в порт Пасахес, а т/х «Yucatan», после ремонта, использовать под другой очередной рейс.

Изучение этих вариантов показало значительное увеличение расходов и существенное увеличение времени рейса, что было крайне нежелательным. Поэтому было принято следующее решение:

1. Буксировку теплохода «Yucatan» по приходу на рейд Тузлы передать портовым буксирам и швартовать теплоход с хода к ремонтному причалу фирмы «GEMAK».

2. Водолазному боту, «подлатавшему» наскоро пробоины на носовом бульбе, продолжить в Тузле дополнительную подварку сварных швов для ликвидации всех поступлений воды в форпик, после чего фирма «OEMAK» должна установить новую водонепроницаемую переборку (с установкой на ней горловины для последующих посещений) между бульбом и форпиком.

3. Фирме «GEMAK» надлежало изготовить новую носовую часть судна взамен отрезанной смятой (около 6 метров по длине, что составит около 30 тонн нового металла), после чего т/х «Yucatan» продолжит прерванный рейс к порту Пасахес.

Вышеуказанные предложения капитана Тимченко И.Г. были одобрены и, затратив 27 суток для замены на плаву смятой части бака, т/х «Yucatan» продолжил своё существование. Убытки по замене повреждённой части корпуса составили 147 тыс. USD.

Окончательная замена листов наружной обшивки на носовом бульбе была осуществлена через 13 месяцев — при последующем очередном доковании 09/01-2002 г., т. к. в случае, возникновения течи в процессе дальнейшей эксплуатации судна через временные пластины, установленные водолазным ботом, вода смогла бы заполнить максимум только бульб, но и этого удалось избежать. Риск по всем пунктам оказался оправданным. Победителей не судят… Груз угля в Пасахес был доставлен без претензий получателя.



Финальная операция — установка новой секции на баке.



Т/х «Урицк», капитан — г-н Землянов В.М., в рейсе Поти-Булонь с грузом марганцевой руды, 1964 г.

7. Снятие с мели теплохода «TOBAGO»

Теплоход «TOBAGO» (DWT = 17 777 т) постройки 1986 года, — наиболее востребованное судно для перевозки различной стальной продукции, донбасской керамической глины на Адриатическое побережье в порты Италии — Равенна, Маргера, Монфальконе. В одном из очередных рейсов, в ноябре 2007 года, на судно, идущее из Мариуполя с грузом глины 17 273 тонн, поступило традиционное указание от управляющей фирмы «ISG» о снабжении бункером на рейде Ахиркапы (п. Стамбул) для обеспечения кругового рейса. Этим судном управлял тогда достаточно опытный, исходя из предшествующей продолжительной работы в АМП, капитан Орехов В.А.

В связи с возникшим позже, после бункеровки судна, аварийным происшествием небезынтересно напомнить анализ аварий по флоту АМП, который провёл замначальника пароходства по мореплаванию Чайкин А.М. Он попытался установить статистическую вероятность аварий в зависимости от продолжительности капитанской работы — в начальный период (I) и от возраста капитана — в конечный период (II).



MINISTRY OF TRANSPORT
DIRECTORATE GENERAL OF COASTAL SAFETY
FREE EMERGENCY LINE FOR COASTAL SAFETY 151
YOUR OWN SAFETY IS OUR FIRST
NEWS
путь следования
путь планируемый
путь отмеченный вехой лоцмех
Рабочий планшет т/х "TOBAGA" (при снятии с мели)
Результат освидетельствования (после снятия с мели)
Место посадки т/х «TOBAGO»
Рабочий планшет глубин вдоль бортов

Согласно указанным графикам аварийное происшествие т/х «TOBAGO» при управлении капитаном Ореховым В.А. (1940 года рождения) — это закономерный случай, имеющий большую вероятность такого события. Следовательно, если исключить данную посадку на мель, то любой другой вид аварии останется вполне вероятным.

Характеристика графиков Чайкина А.М. пояснялась следующими аргументами:

а) в начальный период капитанской работы (до 3-5лет) вероятность аварий достаточно низкая, т. к. капитан крайне осторожен, обращает внимание на все возможные варианты событий и исключает неоправданные риски (не зря в дневниках

плавпрактики в Мореходке стоял эпиграф: «В морском деле нет мелочей!»);

б) после истечения первого периода капитан, как правило, «расправляет плечи», полагая, что он уже как следует овладел своей профессией. Это достаточно опасный период работы, который продолжается обычно до 10–15 лет капитанского стажа в зависимости от способностей каждого, и только потом, набравшись достаточного опыта работы вероятность аварий уменьшается, кривая статистической вероятности аварий следует существенно вниз;

в) в конечный период работы, когда уже приближается пенсионный возраст (55 лет для плавсостава), внимание капитана значительно снижается и наступает очередной опасный период — кривая статистической вероятности аварий поднимается вверх, а после 60-летнего возраста достигает максимального подъёма — уже никакие события капитану, оказывается, не страшны.

Справедливость описанных тенденций особенно сильно проявилось с развалом СССР, т. е. в рыночной экономике. Так, например, при оформлении судовых документов одному их судов типа «река-море» под флагом Гондураса капитан судна почтенного возраста, работавший ранее в Черноморском пароходстве, откровенно пояснил: «…вожу в кармане три тысячи долларов и, если потребуется, то независимо от воли судовладельца всегда смогу вылететь в Одессу самостоятельно…». Как позже стало известно, в водах Испании это судно, действительно, оказалось на камнях, а капитан, никого не предупредив, бросил экипаж и судно на усмотрение морской стихии и улетел домой: судебного преследования, как в советские времена, теперь ведь не будет, а по всем возникшим вопросам судовладелец пусть разбирается со страховой компанией… «Прекрасное» решение!

В нашем случае т/х «TOBAGO», прибывший на переполненный рейд (см. карту из компьютера), получил указание от службы «Traffic Control» становиться на якорь в означенном районе В-п. Проверив район постановки, капитан Орехов В.А. убедился, что после бункеровки он сможет выйти по кривой «1» на выход к рекомендованному курсу. Однако к моменту окончания бункеровки в 03:00 14/11-2007 обнаружили, что планировавшийся проход по кривой «1» перекрыл, став на якорь, подошедший позже т/х «Сормовский-17». Недостаточно осмыслив сложившуюся ситуацию (после прерванного сна), капитан решил пройти по корме иностранца т/х «НЕРЕХ 4» по кривой «2», а фактически оказалось, что т/х «TOBAGO» двигался по кривой «3», имея осадку кормой 9,33 м. Данная ситуация

абсолютно аналогична, ранее описанному в главе II т/х «Долматово», севшего на грунт в Токийском заливе. Причина достаточно простая: главный двигатель в начале движения прогрет еще недостаточно, и механики поддерживают существенно пониженные обороты, а судно в результате описывает кривую вместо традиционной «2» значительно большего радиуса — кривую «3». Так т/х «TOBAGO», выполняя поворот, попал на отмель 10-метровой изобаты. Попытки сняться самостоятельно не дали положительного результата, после чего доложили о случившемся управляющей фирме «I.S.G.».

Для решения всех проблем, связанных с аварийным происшествием — снятие с мели на т/х «TOBAGO», на судно прибыл от фирмы «I.S.G.» капитан Тимченко И.Г. Рядом с нашим подопечным судном уже стоял на якоре государственный буксир-спасатель в ожидании подписания спасательного контракта. Как уже отмечалось ранее, в территориальных водах Турции спасательные операции могут выполнять исключительно государственные структуры. Государственная монополия — великое дело. В предложенном капитану Орехову В.А. контракте за спасение судна значилась сумма 1 млн.200 тысяч долларов. Попытки переговоров по снижению такой баснословной суммы были отклонены. Дополнительно к этому транзитное состояние судна сохраняется только в течение двух суток, а далее — открытие границы со всеми дополнительными расходами. Затем по решению местного суда, по требованию капитана порта Стамбул во избежание экологической катастрофы, связанной с возможным разливом топлива, и других последствий в случае шторма, государственная спасательная компания приступит к спасательным операциям самостоятельно, без подписания спасательного контракта. Лимит времени у т/х «TOBAGO», для попыток своими силами сняться с мели был крайне ограничен. При этом к борту нашего судна разрешалось подходить изредка только катеру агента и ни каким другим плавсредствам — за этим строго наблюдал всё время буксир-спасатель.

Предложенные кабальные условия турецких спасателей были отклонены. Разбираясь в сложившейся ситуации, были опробованы повторно, после попыток капитана Орехова В.А., различные варианты работы главного двигателя — на полную мощность вперёд (без какого-либо обнаруженного продвижения) и на полный ход назад (судно при этом незначительно продвигалось назад и останавливалось). Попытки разгона судна на этом небольшом промежутке для таранного преодоления отмели в носовой части также были безуспешны.

Стало вполне понятно, что корпус судна находится между двумя гребнями, идущими перпендикулярно к береговой черте. Поэтому достаточно было бы завести буксир, чтобы развернуть судно, когда оно будет находиться между этими двумя гребнями отмелей, без работы главного двигателя, до установки положения корпуса судна, перпендикулярно береговой черте, а далее — максимальный ход вперёд для выхода на глубокую воду. Последующий анализ компьютерной карты подтвердил правильность сделанных предположений — гребень «А» на корме и гребень «Б» в носовой части. Но использование какого-либо буксира для оказания помощи нашему судну не позволял государственный буксир-спасатель. Тупиковый вариант. Как поступить? Кроме работы гребного винта и поворотов пера руля у нашего судна ничего другого нет.

Учитывая низменное состояние прилегающего берегового участка в районе посадки судна, характер грунта на навигационной карте, свободное без крена и скрежета преодоление корпусом судна первого гребня «А» при посадке на мель, а также отсутствие водотечности днищевых танков было сделано предположение об отсутствии скальных пород на указанных выше двух гребнях отмелей. Поэтому для выхода на глубокую воду надо будет прорыть канал в одной из отмелей для протаскивания судна. Как это выполнить в наших условиях?

Капитаном Тимченко И.Г. для такой работы было решено использовать непосредственно корпус судна — своего рода «большую лопату». Кормовой гребень отмели для сооружения проходного канала неприемлем, при работе на задний ход ил, песок или глина будут только заносить свободное пространство под корпусом судна, да и мощность водяного потока от винта на заднем ходу значительно ниже по сравнению с передним ходом. Поэтому остаётся однозначно один вариант — пробиваться надлежит только через носовую отмель (см. компьютерную схему — по кривой «4»).

Началась усиленная работа на самом полном ходу вперёд — ковыряние канала с последовательным перекладыванием пера руля. Из под кормы судна вылетали в мощном потоке ил, грязь, консервные банки, проржавевшие ведра и всякий хлам, накопившиеся на прибрежном дне. Когда курс судна переставал изменяться, отрабатывали назад, и с разгоном снова в носовую отмель врезалась «большая лопата». В одной из вынужденных остановок были промерены глубины вдоль корпуса судна. Оказалось, что глубины по бортам меньше средней осадки судна — по левому борту на 80 см, по правому борту на 50 см. Это и есть глубины вырытого проходного канала. Такая работа

продолжалась непрерывно полтора суток. На компьютерной карте в офисе «I.S.G.» просматривали в реальном времени продвижение судна и изменение его курса — чем больше изменялся курс судна влево, тем ближе судно к конечной цели, к выходу на глубокую воду. Выбранный нами вариант, наконец, приводит, за 2 часа до истечения «транзитного периода», - двух суток, к самостоятельному снятию с мели т/х «TOBAGO».

Измученный от усталости за период непрерывного нахождения на капитанском мостике почти двое суток управляя судном, я с трудом воспринимал потом какую-то дополнительную информацию от радостно улыбающегося капитана Орехова В.А. и танцующего Али Акпинара — нашего лойера, проводившего переговоры со спасательной компанией и капитаном порта. Важно сейчас было одно: мы выстояли и сняли т/х «TOBAGO» с мели. Безграничная вера в свою правоту победила.

Проведенный позже водолазный осмотр с целью проверки состояния корпуса подтвердил отсутствие повреждений. Были обнаружены только небольшие зазубрины гребного винта, возникшие, вероятно, в период «ковыряния» канала, когда под винт попали какие-то металлические изделия или их куски. Зазубрины устранили при очередном доковании.

Внеочередное освидетельствование судна было проведено сюрвейером Российского Регистра, наблюдавшего по видеокамере водолазный осмотр. В результате он оставил действие класса судна без изменений.

Следует заметить, что государственная спасательная компания Турции, потерявшая баснословный куш, выставила, однако счет нам на 25 тыс. американских долларов за дежурство буксира-спасателя вблизи т/х «TOBAGO». Этот буксир, оказывается, был оставлен специально для оказания нашему судну помощи, если вдруг потребуется. Поистине «отеческая» забота… Благодарствуем!

Послесловие

При подготовке данной рукописи было высказано одно существенное замечание — слишком много негативных действующих лиц. Полагаю в этом не моя вина, так как указанная «История» базируется действительно на реальных событиях и моём личном отношении к ним. Возможно, всё это послужит своего рода уроком как моим внукам, так и тем, кто решит избрать для себя почётную профессию штурмана дальнего плавания.

Подводя итог этой работе, хотелось бы кратко упомянуть о дальнейшем развитии некоторых событий и судьбах тех, с кем довелось употребить вместе не одну ложку соли. Так через 50 лет после окончания мореходки, когда мне наши выпускники поручили организовать юбилейную встречу, то оказалось, что из 24 человек нашей группы удалось разыскать только 10 человек, при этом точно известно, что и из наших бывших курсантов уже ушли в небытие.

Мой персональный капитан-наставник Землянов В.М. продолжал сотрудничать с нами в зарубежной фирме «I.S.G.» практически до своих 80-ти лет, сейчас на пенсии в городе Мариуполе. Не остаётся без нашего внимания.

Капитан т/х «Долматово» Сукорцев Л.Д., как позже выяснилось, уходил в дальневосточный рейс, зная о свой болезни (рак). Этим, возможно, объясняются его личные поступки. После этого рейса он успел ещё выполнить несколько небольших рейсов, после которых слёг окончательно в больницу. Отработал для семьи до последнего своего дня.

Погибший трагически начальник пароходства А.И. Бандура, кроме сожалений к его судьбе, никаких других обидных чувств не оставил. Правда, его дочь постаралась продлить память о нём. Судно, носящее имя капитана «Бандура», построено в Голландии в 2010 г. при содействии общего нашего знакомого морского бизнесмена Пуйваста. Оказывается, на сегодняшний день не все в бывшем начальнике АМП разочаровались.

Наши бывшие сотрудники Управления эксплуатации флота АМП господа Прусиков С.В. и Крахмальный Г.П. (стр. 301) стали преуспевающими предпринимателями в судоходном бизнесе.

А бывший боцман с т/х «Долматово» Логвиненко А.Л. с дальневосточной своей подругой общую семью, оказывается, так и не создал. Пытался заняться то одним, то другим видом предпринимательской деятельности (морские перевозки, сельскохозяйственные угодья). В конечном итоге женился под

старость на мариупольской гречанке, которая была значительно моложе его. Затем отправил её на новое местожительство в Грецию. Продал свою квартиру в Мариуполе и по вызову жены выехал также в Грецию. Возможно, здесь найдёт своё «золотое руно».

В период капитанства на т/х «Фирюза» мной была выдана рекомендация на продвижение по должности старшему помощнику Иванову А.В. После первых его рейсов в должности капитана, мы с дружеским визитом совместно со старшим механиком посетили его судно в порту Маргера.

При расставании с Ивановым А.В. на причале завода «Монтикатини-Эдисон» в порту Маргера, Италия произошёл неожиданный инцидент с иностранным моряком-негром, который пытался разбитой бутылкой из-под спиртного ударить в лицо г-ну Иванову А.В. Левой рукой я успел перехватить руку негра. Выворачиваясь, он «распорол» до кости мне кисть вблизи большого пальца. Мои сопровождающие активно вступились тогда в мою защиту. Медицинскую помощь мне потом оказал судовой врач с теплохода г-на Иванова А.В.

Судьба этого капитана в указанном инциденте оказалась достаточно необычной. Капитан Иванов А.В, будучи на курсах усовершенствования в городе Одесса, погиб — был сбит чьим-то автомобилем. Злой рок, оказывается, продолжил преследовать его.

Пусть все, с кем довелось мне по-доброму за мою продолжительную трудовую деятельность общаться, будут счастливы или, как говорят, к примеру, на Украине: «Хай вам, друзі, всім щастить!»

И.Г. Тимченко

notes

Примечания

1

«Только бы помнили Вас живые…» — сост. Т.П. Мельничук, Краснодар, «Советская Кубань», 1996 г.

2

Помнится, что слово «Мокрая» тогда у 4-х летнего малыша вызвало надолго неразрешённый вопрос: почему она мокрая, в бочку с водой лазила? На этот курьёз взрослые тогда не смогли довести до детского сознания понятие второго значения этого слова — фамилия.

3

Судьба этих часов оказалась печальной — были украдены на первом курсе в период занятий нашей группы в спортивном зале мореходки (на первые заработанные деньги на плавпрактике пришлось купить другие). И только после более 10 лет один из бывших сокурсников, который был вне всяких подозрений, балагур и душа коллектива, признался в указанном злодеянии. Как оказалось, эти часы счастья ему не принесли, и судьба у него сложилась крайне печально.

4

В тот послевоенный период в нашем посёлке батоны белого хлеба ещё не выпекались.

Из первых появившихся хлебных деликатесов запомнилась «коврижка» почти коричневого цвета, сладкая сдобная выпечка в виде лаваша, но значительно толще его.

5

Тырло (*болг.*) — место традиционного отдыха любого стада (коров, овец и пр.)

6

Лазарь Моисеевич Каганович был тем самым «серым кардиналом», без согласования с которым Сталин не принимал ни одного серьёзного решения… (Из справки Интернета, Википедия).

7

ДОСААФ — Добровольное общество содействия Армии, Авиации и Флоту.

8

Военная подготовка в школах и военизированных охранах в тот послевоенный период была на должной высоте, например в отряде по охране тоннеля, для безопасного проезда железнодорожных поездов, практиковались даже тренировки по метанию боевых гранат с реальным их действием.

9

Судьба этих поселковых «золотоискателей» сложилась крайне разнообразно:

1) Николай Глянь исчез из поля зрения и не возвращался в посёлок, к своему дяде или старым друзьям, до сих пор (либо где-то погиб, либо нашёл свой Клондайк за границей).

2) Анатолий Белоконский пытался найти ключи к счастью в криминале, в результате надолго оказался в тюрьме.

3) Борис Годуха нашёл своё «золотое руно» в Москве, после работы на железной дороге в Воркуте, женился на инженере из наградного отдела МПС.

10

Кантонист — ученик в солдаты, по повести С.Г. Григорьева «Берко кантонист», изд. М. Гвардия, 1933 г.

11

Спустя много лет мне показали из школьного музея рукописный (отпечатанный на пишущей машинке) литературный журнал, вышедший уже в моё отсутствие под контролем нашего наставника Коренькова П.В., - «Звёздочка № 3», в котором оказалось, был помещено восемь моих стихов и отрывок из повести «В кругу друзей».

12

Саук-Дере (*турецк.*) — «холодная речка»; таких укрепившихся в наших краях старых названий осталось достаточно много, например, озеро Абрау Дюрсо — Абрау «дур су» (остановившаяся вода в Абрау), и др.

13

«DDM-30» — дуб деревянный морской под регистрационным № 30. «Дуб» (Морской словарь, издательство НКВМФ СССР, М, 1939) — деревянное грузовое судно, употребляющееся у берегов Черного моря и в р. Днепр; прибрежный дуб строится до 20 м длины, имеет палубу и две мачты… (В обиходе обычно называют: «дубок»).

14

Штерт, шкерт — тонкий, короткий конец.

15

Направление ветров и течений, оказывается, в морской практике, определяется по эмпирическому правилу: «ветер — в компас, а течение — из компаса».

16

Как позже выяснилось, за период моего «дальнего» плавания к косе Должанской, Валентина побывала, в надежде встретиться со мной, на колхозном рынке в г. Ростове-на-Дону вместе с женщинами из поселка для распродажи лесного кизила.

17

СЧС — средний черноморский сейнер; наряду с такими судами существовали и другие, например, БЧС — большой черноморский сейнер.

18

Аварнуться — оттолкнуться, как правило, швартовным багром или веслом.

19

«Отдать кляч!» — отдать стопор, удерживающий рабочую шлюпку на буксире.

Метеорологические признаки — например:
— солнце красно к вечеру, моряку бояться нечего;
— солнце красно по утру, моряку не по нутру и т. д.

21

Гряда уменьшенных глубин — результат воздействия на грунт опрокидывания морских волн при их выходе на берег.

22

Шлюпочный якорь — либо другой весомый предмет, по примеру первобытных якорей, к примеру, двухпудовая гиря и т. п.

23

Бурундук — длинная снасть для удержания шлюпки на буксире при движении судна; в данном случае исполняет роль якорного каната.

24

Материал касторовый — плотное сукно с густым ворсом.

25

«Чифирь» — очень крепкий настой чая.

26

Регистровая тонна — 2, 83 м^3 (100 куб. фут.) для измерения регистровой вместимости морских судов.

27

Общепринятые сокращения: м/б — морской буксир, л/б — ледокольный буксир, т/х — теплоход, п/х — пароход, тб/х — турбоход.

28

Рудерпост — вертикальная часть конструкции ахтерштевня, за гребным винтом, служит для крепления пера руля.

29

Аккордные ставки — сдельные, оплачиваемые по договору.

30

«Писать оперу» — писать донос оперативному дежурному, в органы гос. безопасности, о фактах обнаружения неблагонадёжных лиц.

31

Рында — кличка общеучилищной дворняжки, вокруг которой постоянно возникали курсантские небылицы, к примеру, диалог начальника училища (г. Юркова) с заместителем по хозяйственной части (г. Сарана):

— Ты когда повесишь на место рынду? (имелось в виду колокол громкого боя у дежурного по училищу).

Ответ г-на Сарана:

— Да вот, к сожалению, никак не могу её поймать. Курсанты прячут.

«Личный счёт» — для сохранения курсантской стипендии (на 1-м курсе — 50 руб.) и других личных денег практически у каждого курсанта был свой персональный счёт в сберегательной кассе при училище, откуда производились небольшие курсантские расходы; хранение денег в курсантской одежде не практиковалось (во избежание пропажи).

33

«Балетка»- небольшой чемоданчик, весьма удобный для самых необходимых повседневных вещей, который широко использовался в то время.

«Бюро ЗАГСа» — Бюро записи актов гражданского состояния.

35

Лидия (Савина) — оказывается, что после рождения родители приняли решение дать ей имя «Людмила», а когда в связи с занятостью обоих родителей (отец — на ломке цементного завода, а мать — с новорожденной) в поселковый Совет для регистрации ребёнка отправилась бабушка, которая по дороге запамятовала и вернулась домой со свидетельством на имя «Лидия». Обнаружив ошибку, она предложила: «Будем всегда называть её Людмила! А что написано в свидетельстве, то это — бумага, которая никому практически не нужна…» Родители не возразили, так и появились в обиходе оба её имени Людмила и Лидия.

ОИИМФ — Одесский Институт Инженеров Морского Флота.

Справедливость этого правила неоднократно подчёркивал всем нач-к строевого отдела, приводя в пример случай, когда задержанный за какой-то проступок курсант назвал дежурному офицеру свою фамилию: «Разнуздайкин». При последующем выяснении оказалось, что это — курсантская фантазия. Нач-к строевого отдела свою речь заканчивал обычно так: «Этого „Разнуздайкина“ я всё равно зануздаю, несмотря на его удавшийся однажды обман…»

38

Порт-пункт, именуемый сейчас портом Октябрьск.

39

«Королевская земля» — из авторского сборника «Поэтические заметки», Tur Press Ltd Стамбул, 2009 г.

40

Позже, когда уже работал в самом пароходстве, я возглавил делегацию АМП в город Ростов-на-Дону. Проводил Анатолия Казимировича, капитана т/х «Файзабад», в его последний путь на ростовское кладбище. Умер он от сердечного приступа в капитанской каюте в порту Новороссийск.

41

Этот деревянный пассажирский причал попал в морские байки: одно из судов при отшвартовке не смогло отойти от причала при убранных швартовах, пришлось вызвать на помощь портовской буксир. Оказывается, на месте разбитого деревянного бруса остался торчащий болт, который попал именно в шпигатное отверстии, удерживал судно от каких-либо продольных перемещений.

42

Махновцы — как известно в городе Жданове (в дореволюционном Мариуполе) свою трудовую деятельность в молодости начинал Махно Н.И., а в период гражданской войны в этих местах с Белой армией воевали его отряды в составе Красной Армии, контролировали Донбасс и район Азова. За период этих боёв автор пулемётной тачанки Махно Н.И. из рук командующего фронтом Антонова-Овсеенко получил Орден Красного Знамени № 4.

43

Курсовики — судоводители, закончившие курсы по судовождению, но не имеющие специального штурманского образования.

44

Квартердекер — судно, у которого комингсы трюмов вместе с палубой приподняты над главной палубой на высоту около одного метра — для уменьшения кубатуры трюмов, попадающей под начисления сборов.

Упущения со стороны г-на Кричмана С.И., к сожалению, на этом не закончились. Наибольшее по своим материальным последствиям произошло спустя много лет при перегоне т/х «Днепродзержинск» из порта Находка на Азовье. Этот случай описан в книге автора «Труженики моря — суда типа Джанкой».

Аналогично и наш выпускник Рыжук, находившийся по-прежнему на должности матроса на п/х «Константиновка», получил ответ от болгарской студентки на своё сообщение об игре в футбол: «Защо си счупи краката, а не главата?» (Почему сломал ногу, а не голову?).

Позже ЧМП предложило второму помощнику вернуться вновь в плавсостав, но он ответил категорическим отказом:

— Реки в море дважды не впадают. Остался жив — повторно судьбу не буду искушать!

В. Лазаренко — детально о нём изложено в рассказе «Счастье голубых дорог» в книге Михаила Гусева «Якоря по-походному», изд. «Донбасс», 1982 г.

49

Слеминг — гидравлический удар корпуса об воду в период качки, когда вода не успевает расходиться по сторонам и встречает судно, как твёрдая среда.

Этот случай более подробно описан ниже в рассказе «Ремонт т/х „Yukatan“ после столкновения».

51

Однажды в Италии один из мотористов получил радиограмму от жены: «Ищи зверей люди не идут», которая была понята, разумеется, только в Италии, где моряки приобретали настенные ковры.

52

Свою морскую карьеру в АМП г-н Любовцев В.М закончил крайне неудачно. Работая капитаном на судне т/х «Вера Волошина», в порту Мариуполь принял на борт груз стального листа, назначением на турецкий порт Эрегли, что на побережье Чёрного моря. После выгрузки в январе 1995 года судно должно было следовать на ремонт в Тузлу вблизи Стамбула, поэтому дополнительно к грузу в Мариуполе на борт судна погрузили в трюм стальные листы для последующего их использования в период ремонта. Однако на приход судна в порт Эрегли эти дополнительные листы не были задекларированы как собственность судна и турецкая таможня оформила их в конце выгрузки как контрабанду. А с учётом таможенных правил (реквизиция транспортного средства на котором совершена контрабанда) судно под командой Любовцева В.М. простояло под арестом в порту Эрегли около года. И только после неоднократных судебных разбирательств с участием представителей правительства Украины, удалось судно освободить. Как говорится апломба было много, а ума оказалось «палата»!

53

Повороты судов на новый курс, как правило, не должны проходить без ведома капитана и его личной проверки правильности подхода к точке поворота. По этой причине, значительно позже — в сентябре 1992 года, наш однокашник Николай Григорьевич Поминчук, будучи капитаном самого новейшего судна АМП РО-14 т/х «60 лет СССР» допустил третьему помощнику осуществить на подходе к порту Веракрус, Мексика самостоятельный поворот, в результате которого они выскочили с полного хода на камни. Судно в итоге там погибло.

54

Что касается дальнейшей судьбы матроса Черных, то события эти закончились для него весьма неудачно. На судне он держался весьма уверенно, почти нахально: «В этом случае контрабанду я не совершал. Это кто-то воспользовался моими ключами, которые я хранил обычно в своей каюте в ящике стола. Поэтому с приходом в базовый порт приглашу адвоката, и кто обвинит меня сейчас, будет потом отвечать в Приморском суде. Здесь никто понять меня не желает…». С приходом в порт, безусловно, его списали на берег в распоряжение Отдела кадров АМП, представив все сопутствующие документы. Позже мы узнали, что разборки в кадрах были короткими — уволен из пароходства с закрытием визы за контрабанду.

55

МППСС — международные правила предупреждения столкновения судов.

ЦНИИМФ — Центральный Научно-исследовательский институт морского флота.

57

Траверз — направление под 90° относительно истинного курса судна.

58

В то время навигационные маяки ещё не имели оборудования «RACON» (радиолокационный маяк-ответчик), которые в настоящее время на навигационных картах обозначаются в виде: РЛМк (отв).

Наклонение горизонта по кругу от 0° до 360° не меняется, так как измеренный угол наклономером от горизонта до горизонта, через зенит, за минусом 180°, представляет собой две величины наклонения, половина из которых и применяется в учёте для всех астрономических обсерваций.

Global Positioning System (глобальная позиционная система).

61

Тайфун — (от китайских слов «тай фын» — сильный ветер) — громадный вихрь воздушных масс, вращающийся против часовой стрелки (в северо-западной части Тихого океана), сопровождаемый обычно сильными ливнями.

62

Кориолисово ускорение — вызывается вращением Земли при изменении движущимся объектом широты места, в результате этого, например, реки текущие на юг, имеют (в Северном полушарии) высоким правый берег, а при течении рек на север — это отклонение отмечается уже в обратную сторону, снова высоким оказывается правый берег. В южном полушарии всё происходит наоборот.

63

СМТО — Служба материально-технического обеспечения пароходства.

64

Хромпик — бихромат калия ($K_2Cr_2O_7$), хорошо растворим в воде, применяется для мытья стеклянной посуды в лабораториях и, конечно, при очистке танков на танкерах для перевозки жидких пищевых грузов.

Повар — В. Чаковский — любил исполнять подобные поручения, он лично, в поварском одеянии, приносил обычно в каюту закуски, расставлял их на столе и не уходил, ожидая ответную благодарственную стопочку спиртного, как своего рода контроль по качеству содержимого в бутылке, после чего уходил и самоотверженно трудился на камбузе. Готовил пищу для экипажа великолепно.

Главное управление Навигации и Океанографии ВМФ.

Служба наблюдения и связи ВМФ.

68

Северное сияние — вызывается электрическими зарядами, попадающими из космоса в магнитное поле земли. Перенос этих зарядов к полюсу был подтверждён, как известно, натурным экспериментом — электронная пушка в районе острова Мадагаскар по команде выстреливала электроны, а в районе Архангельска в этот момент вспыхивало Северное сияние.

О намерении создать семью боцман А. Логвиненко старался особо не распространяться. Во всяком случае при последующих встречах с ним никакой жены рядом с ним не было. Проводил он свои старческие будни, насколько мне известно, потом в одиночестве в старой ждановской квартире, которая досталась ему по наследству от его матери.

70

Колонок — пушной хищный зверёк из семейства куньих.

НКВД — Народный Комиссариат Внутренних Дел.

72

Борей — в древнегреческой мифологии бог северного ветра.

73

«Пантюха»- почти за восьмимесячный период нашего дальневосточного рейса это щенок превратился в приличную собачонку. Однажды, уже на подходе к нашим родным берегам, когда показалась у горизонта земля, эта собачонка взобралась на полубак и стала всматриваться вдаль — под встречный ветер, который дул ей в уши, и они вдруг встали торчком. Боцман с палубы внизу радостно прокричал работающим рядом с ним матросам:

— Смотрите, я ведь был, действительно, прав — ушки всё-таки у нашего пса встали!

От этого неожиданного окрика собачонка повернула голову в сторону кричавшего, и ушки снова упали у него в прежнее положение. Боцман с большим сожалением не удержался от дальнейших комментариев:

— Эх ты, Пантюха-Пантюха, не зря тебя так назвали, как был ты, так и остался дворняжкой!

Капроновые концы — позже капроновые швартовные концы повсеместно были заменены на полипропиленовые, со значительно лучшими характеристиками.

Каботажный арктический рейс — по продолжительности такое название каботажного рейса(от открытия границы до её закрытия) не совпадало с обычными грузовыми отчётами судна, так как последние считаются по продолжительности совсем иначе: от выгрузки всего груза в одном рейсе до выгрузки всего груза в другом очередном рейсе.

76

Запатронарить — обмотать, как правило, просмоленной каболкой, концы обрезанных после переплетения прядей стального троса вблизи сплесня. Такое название произошло, вероятно, от слова «патрон» — механический зажим, применяемый для соединения троса аналогично обычному сплесню. Каболка — скрученная прядь растительных волокон (конопли, агавы и др. растений), составная часть канатов.

77

Игрушечные медвежата — оказалось, что детям такие игрушки весьма нравятся. Своим Людмиле и Саше такой подарок пришёлся настолько по душе, что они так долго с ним постоянно забавлялись, что вытерли до блеска заднюю его часть, потеряли со временем один глаз. Пришедшая как-то в дом к нам знакомая жена стармеха Юля Фокина, увидев эту игрушку спросила:

— А это ещё что у вас за уродец такой?

— Это наш любимый Алик, медвежонок коала!

78

Рокфор — сорт французского сыра, относящийся к голубым сырам.

79

Товарный латекс — полуфабрикат в виде млечного сока из каучуковых деревьев (в основном из бразильской гевеи).

«Кумулонимбусы» — кучевые дождевые облака нижнего яруса; «цирростратусы» — перистые облака.

